



HAL
open science

Analyse des limites entre la Ville du Havre et le Grand Port Maritime. Quelles solutions peut-on apporter aux problèmes de gestion à cette interface ?

Hélène Caron

► To cite this version:

Hélène Caron. Analyse des limites entre la Ville du Havre et le Grand Port Maritime. Quelles solutions peut-on apporter aux problèmes de gestion à cette interface ?. Sciences de l'environnement. 2016. dumas-01632787

HAL Id: dumas-01632787

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01632787>

Submitted on 29 Nov 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS
ÉCOLE SUPÉRIEURE DES GÉOMÈTRES ET TOPOGRAPHES

MÉMOIRE

présenté en vue d'obtenir
le DIPLÔME DE MASTER DU CNAM

Spécialité : Identification, Aménagement et Gestion du Foncier

par

Hélène CARON

Analyse des limites entre la Ville du Havre et le Grand Port Maritime.

Quelles solutions peut-on apporter aux problèmes de gestion à cette interface?

Soutenu le 14 juin 2016

JURY

PRESIDENT : Mathieu BONNEFOND Maître de Conférences

MEMBRES : Nicolas CHAUVIN Professeur référent
 Anthony GUEROUT Maître de stage
 Gilles BERTEAU Second examinateur

Remerciements

Pour commencer, je remercie toutes les personnes qui m'ont aidée lors de ce Travail de Fin d'Etudes qui est l'aboutissement de ces deux années de Master.

Dans un premier temps, je tiens à remercier M. Anthony GUEROUT pour son accueil chaleureux dans son service SIGU-Topographie de la CODAH ainsi que de ses conseils et de son écoute lors de ces vingt semaines de stage.

Je tiens également à remercier Mme Elise JACQUET, mon maître de stage, de son aide précieuse, de ses conseils et de sa disponibilité tout le long de la rédaction de ce rapport.

Je remercie également, tous les membres du service qui ont fait en sorte que ce stage se passe dans les meilleures conditions, de leur participation lors de mes recherches ainsi que de leur aide pour la mise en place de ce projet.

D'autre part, j'adresse mes remerciements à M. Chauvin, mon professeur référent, pour ses conseils et son attention lors de la rédaction de ce mémoire.

Enfin, j'adresse toute ma reconnaissance à mes proches qui m'ont soutenu lors de ces années d'études et au cours de ce stage.

Liste des abréviations

AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire

AP : Autorité Portuaire

AIPPP : Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire

CC50 : Conique Conforme zone 50

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CGPPP : Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

CNIG : Conseil National de l'Information Géographique.

CODAH : Communauté d'Agglomération du Havre

DGFIP : Direction Générale des Finances Publiques

GPM : Grand Port Maritime

GPMH : Grand Port Maritime du Havre

MuMA : Musée Malraux

PCRS : Plan Corps de Rue Simplifié

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PUG : Propriété, Usage, Gouvernance/Gestion

RGF : Réseau Géodésique Français

RGP : Règlement Général de Police

RPP : Règlement Particulier de Police

RTGE : Référentiel Topographique à très Grande Echelle

SIG : Système d'Information Géographique

SIGU : Système d'Information Géographique Urbain

TFE : Travail de Fin d'Etude

VDH : Ville Du Havre

ZMFR : Zone Maritime et Fluviale de Régularisation

Glossaire

Capitainerie : c'est la résidence officielle des officiers du port. Elle représente les différentes polices portuaires telles que la police des plans d'eau, l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police.

Comité technique : instance de concertation qui répond à des questions sur l'organisation et sur le fonctionnement des services.

Comité de pilotage : veille au bon déroulement d'un projet et valide les choix stratégiques.

Délibération : décision prise par le conseil municipal afin de régler des affaires concernant la commune. Une délibération peut être signée soit par le maire soit par les adjoints délégués.

Docks : magasin ou hangar construit sur des quais servant au stockage de marchandises.

Domaine portuaire : espace dédié à l'activité commerciale et industrielle où sont implantés tous les équipements portuaires.

Domaine Public : il s'agit de l'ensemble des biens des personnes publiques. Ils sont imprescriptibles et inaliénables. Il doit être affecté directement à l'usage du public et à un service public.

Domanialité : distinction entre le domaine public et privé.

Géoréférencement : outil permettant de caler un plan ou une image dans un système de coordonnées.

Orthophotographie : photographie ayant été redressée, mise à l'échelle et réalisée par l'assemblage de photos aériennes.

PLU : le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme définissant les normes de planification de l'urbanisme sur une commune ou un ensemble de communes. Il présente l'ensemble des projets qui devront être réalisés.

PUG : concept de parcellisation du domaine public. Il définit le Propriétaire, l'Usage et la Gouvernance de chaque parcelle.

SIG : Système d'information géographique permettant de créer, d'organiser et de représenter des données alphanumériques géoréférencées.

Ville-portuaire : ville composée d'un port où ces deux entités respectent un équilibre.

Table des matières

Remerciements	3
Liste des abréviations	5
Glossaire	6
Table des matières	7
Introduction	9
I L'ORGANISATION PARTICULIERE DES GRANDS PORTS MARITIMES.....	12
I.1 UNE MULTITUDE DE LIMITES ENTRE LE GPMH ET LA VILLE DU HAVRE	12
I.1.1 Les limites du domaine public inexistantes	12
I.1.1.1 Une délimitation du domaine public maritime naturel primaire.....	12
I.1.1.2 Un domaine public maritime artificiel confusément défini	13
I.1.2 La limite de circonscription portuaire : une limite clairement définie	14
I.1.2.1 Les généralités.....	14
I.1.2.2 La mise en place et les modifications de la limite	14
I.1.2.3 La limite de circonscription au Havre	15
I.1.3 La limite administrative portuaire : une actualisation nécessaire.....	17
I.1.3.1 Les missions de la limite administrative.....	17
I.1.3.2 La limite administrative du Havre	18
I.1.4 Les ZMFR : Zones Maritimes et Fluviales de Régularisation	20
I.2 L'ORGANISATION DU SYSTEME PORTUAIRE HAVRAIS	21
I.2.1 Les autorités compétentes sur le port.....	21
I.2.1.1 Le préfet maritime	21
I.2.1.2 Le préfet de région	21
I.2.1.3 Le préfet du département.....	22
I.2.1.4 Le maire	22
I.2.2 La gouvernance du GPMH	23
I.2.2.1 Le directoire	23
I.2.2.2 Le conseil de surveillance	23
I.2.2.3 Le conseil de développement	23
I.2.3 Le fonctionnement de la police portuaire	24
I.3 LA DIVERSITE DES SYSTEMES D'OCCUPATION DES SOLS SELON LES BESOINS	25
I.3.1 Le GPMH : un propriétaire omniprésent	25
I.3.2 Les nombreuses procédures de délégations pour l'occupation et la gestion des terrains	26
I.3.2.1 L'autorisation d'occupation temporaire	26
I.3.2.2 Les concessions	26
I.3.2.3 Les transferts de gestion	27
I.3.2.4 La convention de gestion.....	28
I.3.2.5 La superposition d'affectation.....	28
II UNE RECHERCHE ET UNE ANALYSE METICULEUSE DES DONNEES	30
II.1 LE RASSEMBLEMENT ET L'ANALYSE DES ARCHIVES	30
II.1.1 Les archives du service SIGU-Topographie	30
II.1.2 Le regroupement des archives du GPMH.....	33
II.1.3 Les archives publiques	34
II.1.3.1 Les archives municipales du Havre	34
II.1.3.2 Les archives départementales	35
II.2 LES DIFFERENTES SOURCES DU DROIT A CROISER	35
II.2.1 Les décrets et arrêtés sur les limites.....	35
II.2.2 Les nombreux codes à parcourir	36

II.2.3	Quelle valeur attribuer aux délibérations retrouvées aux archives du Havre et au service SIGU-Topographie ?.....	36
II.2.4	Le Plan Local d'Urbanisme	37
II.3	COMPARAISON AVEC D'AUTRES PORTS	38
II.3.1	Quelques exemples avec des Grands Ports Maritimes de France	38
II.3.1.1	Le GPM de La Rochelle : l'équivalent du GPMH	38
II.3.1.2	Le GPM de Bordeaux : stratégies pour solutionner les problèmes.....	38
II.3.2	Un aperçu sur le fonctionnement des ports internationaux	39
II.4	L'ANALYSE DES PROBLEMES SUR L'INTERFACE VILLE/PORT	39
II.4.1	Qu'appelle-t-on vraiment la limite ville/port ?	39
II.4.2	Une organisation parcellaire particulière	41
II.4.3	Les conséquences sur la gestion et l'entretien sur l'interface ville/port.....	43
III	MISE EN PLACE D'UNE NOUVELLE LIMITE. APPLICATION ET EXEMPLES AVEC DES CAS PARTICULIERS.....	45
III.1	LA METHODOLOGIE POUR METTRE EN PLACE UNE LIMITE.....	45
III.1.1	L'utilité et les intérêts de créer une nouvelle limite	45
III.1.2	La procédure pour fixer la limite.....	45
III.1.2.1	La prise de décision.....	45
III.1.2.2	La mise en place des projets de limite	45
III.1.2.3	Les enquêtes publiques.....	46
III.1.2.4	Les délibérations et la convention.	47
III.1.2.5	Le suivi de l'évolution de la limite de gestion.....	47
III.1.3	Les éléments à prendre en compte pour fixer la limite	48
III.2	UTILISATION ET NECESSITE DES OUTILS SIG	51
III.2.1	Pourquoi l'utilisation de l'outil SIG ?	51
III.2.2	La réalisation de nouvelles couches	51
III.3	LA RUE DES CHANTIERS : UN MANQUE DE CONNAISSANCES SUR LES LIMITES	52
III.3.1	Les incertitudes sur la limite entre la ville et le port	52
III.3.2	Les solutions apportées grâce à la nouvelle limite	53
III.4	LE BOULEVARD DE GRAVILLE : UNE ORGANISATION COMPLEXE	54
III.4.1	Un découpage incohérent et ses conséquences	54
III.4.2	La nouvelle limite : un moyen d'effacer les incohérences ?	55
III.5	LE PROJET DU QUAI DE SOUTHAMPTON.....	56
III.5.1	Un quai évolutif	56
III.5.2	La présentation du projet en cours	56
III.5.3	L'organisation du territoire pour le projet.....	57
III.5.4	La superposition d'affectation : une solution au problème de gestion	58
III.5.5	La mise en place de la nouvelle limite	59
	Conclusion.....	61
	Bibliographie	64
	Table des annexes.....	66
	Résumé	101

Introduction

« Étroitement imbriqués jusque dans un passé récent, les villes et les ports se sont progressivement séparés en termes physiques et psychologiques dans le courant de ce siècle... »¹

La mise en place de limite s'est faite au fil du temps. Avant d'effectuer les recherches sur les limites il paraît fondamental de débiter ce mémoire sur une présentation du port.

Au niveau économique, le port du Havre fait partie des ports les plus importants de France. Sur les six Grands ports Maritimes Français, le Havre se situe en deuxième position dans le classement général et en première position pour tout ce qui relève du transport de conteneurs. Son activité portuaire occupe un espace conséquent s'étendant sur 10 000 ha. Les principales marchandises acheminées sont les vracs liquides (pétrole, gaz) et les vracs solides (charbon, fourrage).

Avant d'arriver à ce niveau, le port du Havre connut de nombreuses évolutions. En effet, il fut tout d'abord créé en 1517 par François 1^{er} comme avant-port de Rouen. A cette époque, la navigation sur la Seine était difficile en raison de l'abondance des dépôts alluvionnaires au niveau de l'estuaire. C'est seulement quelques mois plus tard que la ville est apparue sous le nom de « Hâvre de Grâce » faisant de cet espace une ville-portuaire.

La création d'un port à l'embouchure de la Seine était au préalable un point stratégique militaire, qui au fur et à mesure laissa sa place à l'activité commerciale.

Au fil des siècles, le port eut de multiples transformations avec la création de bassins, de jetées, de canaux ainsi que de docks.

En 1925, cet établissement public devient un « port autonome ». Ce statut a permis à plusieurs ports de France de gérer seul leur activité et leur espace.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, de nouvelles évolutions importantes sont entreprises sur le port. Dans un premier temps, celui-ci sera reconstruit à l'aide de plans réalisés en 1939. Par la suite, les transformations se sont faites en fonction des nouvelles techniques de transports de marchandises à l'instar des porte-conteneurs.

Le projet le plus important fut celui de « Port 2000 ». Il a permis la création de nouveaux terminaux afin d'accueillir dans les meilleures conditions les porte-conteneurs. La réalisation du projet a été réalisée en 1995. Quant aux travaux, ils ont débuté en 2001 et se sont terminés en 2005.

¹ Jacques Charlier et Jacques Malezieux, « *Syndrome des docklands et stratégies alternatives de requalification des anciens bassins à des fins portuaires. Rencontres de Sète, 25 et 26 juin 1992. Ville de Sète.* »

En 2008, le port du Havre subit une réforme importante, le faisant passer de « port autonome » à « Grand Port Maritime du Havre » (GPMH). Désormais, tous les GPM sont sous la tutelle de l'Etat tout en gardant une autonomie financière et la personnalité juridique. Ce nouveau statut a également permis de remanier plusieurs domaines au sein du port. Par exemple, en ce qui concerne la gouvernance, cette réforme a rendu possible la création d'un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement. D'autre part, au niveau de la propriété des terrains, l'ensemble des parcelles qui appartenaient à l'Etat ont été cédés au port.

Cette réforme a également imposé aux ports la cohabitation avec les communes dans lequel ils sont implantés. Il y a encore quelques années, ces deux entités vivaient indépendamment de l'un et de l'autre. L'absence de dialogue retardait l'installation de projets à l'interface ville/port. En effet, au fur et à mesure que le port s'agrandissait, les terrains et bâtiments du port situés en centre-ville devenaient inadaptés aux nouvelles méthodes de transport et restaient à l'abandon. Ainsi, cette ouverture vers la ville a rendu possible la réalisation de projets au niveau de la limite du domaine portuaire. Les plus flagrants sont les réaménagements d'anciens docks en salle de spectacles, en centre commerciale ou encore l'utilisation de terrains inexploités qui ont permis de créer une antenne de science-po spécialisée dans la logistique, les échanges commerciaux et le monde portuaire. Ces projets permettent de réaliser une transition entre ces deux domaines et d'estomper cette sensation de frontière tout en gardant l'identité portuaire et les rendant accessibles au public.

Malgré les efforts de mixité, des désaccords persistent depuis plusieurs années pour tout ce qui relève de la gestion ou de la propriété. La recherche de la limite entre le port et la ville permettrait de statuer les missions de chaque parti et mettre fin aux soucis liés au manque d'informations sur cette limite.

Dès le départ, plusieurs questions se sont posées, comme : qu'est-ce que la limite ville/port? Quel rôle joue cette limite? Comment a-t-elle pu être perdue, alors qu'elle paraît importante? Quelle alternative peut-on mettre en place si celle-ci n'est pas retrouvée ?

Ce dossier sera traité au sein du service SIGU-Topographie de la CODAH. Ce service est divisé en quatre secteurs :

- les études de données
- l'intégration et développement
- la cartographie et la 3D
- la topographie.

Un point d'honneur a été établi sur les différentes facettes du système d'information géographiques. Parmi les travaux établis dans ce service sont : la réalisation de maquettes 3D, la création de plans interactifs au service du public, ou encore la gestion du territoire

avec entre autres l'élaboration de DMPC. Une grande partie des données utiles à ce dossier est archivé dans ce service.

L'étude de cette limite se déroulera en trois parties :

Dans un premier temps, une première étude sur les limites actuelles entre la ville et le port et sur son fonctionnement sera réalisée.

La seconde partie, sera consacrée à l'analyse des documents permettant de retrouver la limite Ville/Port.

Puis, la dernière sera dédiée aux démarches permettant la mise en place ou la modification d'une limite. Des cas particuliers rencontrés tout le long de ce stage illustreront les problèmes entre la ville et le port. Des solutions seront appliquées à ces cas.



Figure 1 : Espace portuaire du GPMH – Source : orthophotographie de 2014 de la base de données du service SIGU-Topographie.

I L'organisation particulière des Grands Ports Maritimes

I.1 Une multitude de limites entre le GPMH et la Ville du Havre

Depuis le début, la limite entre la ville et le port fait l'objet de toutes les attentions. Or, il n'existe pas une mais plusieurs limites entre la Ville du Havre et le GPMH. Chacune d'entre elles a une mission particulière. Une définition de chaque limite est indispensable afin de comprendre leur utilité et par la suite résoudre les problèmes.

I.1.1 Les limites du domaine public inexistantes

Qui dit « port maritime », dit « domaine public maritime ». Une définition de ce domaine est nécessaire afin de comprendre les enjeux et comment ces limites ont été fixées.

Tous les aménagements et équipements permettant l'activité du port sont implantés sur ce domaine. Celui-ci a été défini par le décret du 24 février 1869. Il s'étend du rivage de mer jusqu'à la limite mer/fleuve.

I.1.1.1 Une délimitation du domaine public maritime naturel primaire

Se trouvant sur le littoral de la Manche, le grand port maritime du Havre possède des espaces faisant partie du domaine public maritime naturel. La notion d'estuaire n'existe pas dans la réglementation française. Soit les règles du domaine fluvial sont appliquées, soit se sont celles du domaine maritime. La séparation entre ces deux domaines est établie par la limite transversale de la mer qui se situe entre la ligne du cap Hode jusqu'à Berville (annexe 2). Ainsi, en ce qui concerne le GPMH, la quasi-totalité de l'espace portuaire se trouve à l'aval de cette limite. Pour définir les limites naturelles de l'estuaire de la Seine, les règles du domaine public maritime devront être prises en compte.

D'après l'article L2111-4 du code des propriétés publiques, « *le domaine public maritime naturel de l'état comprend :*

1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer.

Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;

2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;

3° Les lais et relais de la mer :

a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'Etat à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;

b) Constitués à compter du 1er décembre 1963. »

Les limites du domaine public maritime sont établies par décret préfectoral après enquête publique.

Depuis la réforme portuaire, les limites du domaine public situées dans la limite de la circonscription sont censées être toujours les mêmes. Or, au Havre, il n'existe aucun document qui définit les limites du domaine public naturel. La plupart du temps, elles sont définies comme des « limites de fait ». De plus, cette limite ne concernerait qu'une infime partie de l'espace portuaire.

I.1.1.2 Un domaine public maritime artificiel confusément défini²

En général, le domaine public artificiel correspond aux biens affectés à l'usage du public et au service du public.

Ici, la majorité du port fait partie du domaine public maritime artificiel. En effet, au fur et à mesure, le domaine public maritime naturel a fait place aux aménagements nécessaires à l'activité portuaire. Tous les bassins, les quais sur une largeur de cinq mètres, les eaux du port, les digues et les jetées, les grues, les postes d'amarrage, les ponts et écluses, les hangars, les bouées et balises, les terrains et la voirie (intégralement dans le port) font partie de ce domaine³.

Il n'existe pas de conditions spécifiques, ni d'obligations, pour délimiter le domaine public. Cette procédure sert uniquement à affecter un bien à l'usage pour tous, ou bien comme service public.⁴ D'autre part, la limite du domaine public artificiel ne se confond pas systématiquement avec la limite de circonscription ou la limite administrative.⁵

² CG3P., art. L2111-6 : « *Le domaine public maritime artificiel est constitué :*

1° Des ouvrages ou installations appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1, qui sont destinés à assurer la sécurité et la facilité de la navigation maritime ;

2° A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers, situés en aval de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables.

³ Bruno Lecoquierre, « *L'estuaire de la Seine, espace et territoire* », Broché, 2000, p.95-96

⁴ Florent Koman, « *La délimitation des propriétés communales* », diapo n°9, Géomètre-expert.fr : « *La délimitation administrative des ports ne saurait être assimilée à une délimitation du domaine public portuaire. Il n'existe en réalité aucune procédure spécifique pour fixer les limites de ce domaine dont la consistance exacte ne peut être déterminée que par les actes administratifs en vertu desquels les terrains et équipements portuaires ont été aménagés, autorisés ou concédés.* »

⁵ Bruno Lecoquierre, « *L'estuaire de la Seine, espace et territoire* », Broché, 2000, p.97

I.1.2 La limite de circonscription portuaire : une limite clairement définie

I.1.2.1 Les généralités

La limite de circonscription est une délimitation administrative qui correspond à la zone d'intervention des missions du port que ce soit en mer ou sur terre. Cette limite n'est qu'une présomption de la délimitation portuaire. Ses missions sont énumérées à l'article L1101-3 du code des ports maritimes. *« Elle permet :*

1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;

2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;

3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affectée ;

4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;

5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;

6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;

7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

8° Les actions concourant à la promotion générale du port.»

Depuis la réforme de 2008, l'Etat a remis au port la pleine propriété de tous ces biens tels que : les terrains, les surfaces d'eau, les bâtiments, les ouvrages, outillages, matériels ainsi que l'administration et la jouissance du domaine public naturel se trouvant dans la limite de circonscription. D'autre part, le port peut acquérir des parcelles en dehors de la limite de circonscription, à condition que cela lui permette de développer son activité.

En revanche, la limite de circonscription n'a pas de rapport avec la propriété ni la gestion.

I.1.2.2 La mise en place et les modifications de la limite

La mise en place ou la modification de la limite de circonscription portuaire doit respecter une procédure stricte. Les conditions de délimitation sont énumérées par décret en conseil d'état. La limite doit englober les accès maritimes et peut prendre en compte les autres ports desservis par ces accès. Son application se fait par arrêté du préfet du département après avis du préfet maritime.

Pour une première délimitation, le préfet du département doit fournir une notice indiquant et justifiant la limite de circonscription ; la liste des collectivités publiques et leurs groupements en matière d'aménagement et les établissements publics territorialement

intéressés. Il doit également fournir la liste des conseils portuaires, ainsi que le plan indiquant le projet de la nouvelle délimitation.⁶

En cas de modification, la demande doit émaner du directoire après avis du conseil portuaire.

A la suite de la création ou de la modification de la limite, celle-ci doit faire l'objet d'une enquête publique afin d'être approuvée.

I.1.2.3 La limite de circonscription au Havre

- L'évolution de la limite.

Les premières traces d'une limite de circonscription datent du 22 juin 1966. Par la suite, celle-ci a connu plusieurs modifications. Tout d'abord en 1971, avec une extension de la limite terrestre le 11 octobre prenant en compte les espaces naturels à l'Est et au Sud du port. Puis le 24 décembre de la même année, une modification importante de la limite maritime a été instaurée afin d'intégrer le nouveau port d'Antifer à la limite.

Ensuite, d'autres modifications ont eu lieu en 1986 et en 2002. Or, les documents de ces modifications n'ont pas été retrouvés. La dernière modification connue date de 2011, la limite actuelle.



Figure 2 : Représentation de l'évolution des limites de circonscription, avec en bleu la limite de 1966, en rose la limite de 1971 et en vert la limite actuelle signée en 2011. Ici, nous avons superposé les limites allant de la plus ancienne à la plus récente. Source : Service SIGU-Topographie.

⁶ Code des ports maritimes, art. R1101-2

- La limite actuelle.

En ce qui concerne le port du Havre, la limite de circonscription présente a été validée par arrêté le 1er décembre 2011(Annexe 3). La localisation de la limite est plus précise que la limite administrative. Elle est définie de deux manières : une pour la limite en mer et une autre pour la limite terrestre. Pour les limites en mer, chaque sommet est connu en Lambert 93 / CC50 et en coordonnées géographiques.

Pour la délimitation terrestre, celle-ci a été fixée à l'aide d'éléments tels que: les limites des parcelles cadastrales, des infrastructures routières (l'autoroute A131), les équipements portuaires (Pont VIII), les limites de communes ou encore la limite de circonscription portuaire de Rouen (Annexe 3). Ces éléments permettent de repositionner la limite précisément. Les plans sont annexés à l'arrêté.

La limite prend en compte tous les ports que ce soit le port de pêche ou le port industriel. Seul le port de plaisance se trouve en dehors des limites de circonscription car celui-ci a été vendu à la Ville du Havre en 2010. La dernière mise à jour de la limite a pris en compte ces changements de propriété.



Figure 3 : Représentation de la limite de circonscription de l'arrêté de 2011. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

I.1.3 La limite administrative portuaire : une actualisation nécessaire.

I.1.3.1 Les missions de la limite administrative

La limite administrative détermine le périmètre d'intervention du pouvoir de police portuaire⁷.

Cette limite se situe nécessairement à l'intérieur de la limite de la circonscription.

Le préfet de région et le conseil portuaire délimitent la limite administrative qui est ensuite appliquée par arrêté.

D'après le service foncier du GPMH⁸, tous les terrains qui se trouvent dans la limite administrative font l'objet d'une présomption de propriété au profit du GPMH. En effet, la police du port ne peut intervenir que sur les terrains qui ont une activité portuaire.

Seul le second paragraphe de l'article L2111-6 du CG3P va dans ce sens, en expliquant que tous les immeubles utiles à l'activité portuaire situés à l'aval de la limite transversale de la mer appartiennent aux personnes publiques, tel que les grands ports maritimes. (Ces immeubles correspondent, aux biens transférés lors de la réforme 2008).

Le service de la CODAH chargé d'études juridiques a également été sollicité pour avoir un autre point vu sur les fonctions de la limite administrative. À l'inverse du GMPH, il explique que les limites administratives et les limites de circonscription n'ont pas de lien avec les propriétés du port ni la gestion. Cette limite définit seulement le périmètre d'action de la police portuaire.

Les terrains privés tels que les entreprises Chevron ou Renault, dont l'activité n'est pas en lien avec l'activité portuaire, ne sont pas inclus dans cette limite. Ainsi, la présence de la police n'est (en théorie) pas autorisée⁹.

Ces limites doivent être régulièrement mises à jour en fonction des changements de propriété ou des changements d'affectation qui ne sont plus en lien avec l'activité portuaire. Or, dans les faits, il n'existe pas de suivi régulier et l'arrêté peut être remis en cause. Par exemple, toute une zone au niveau du centre commerciale des docks a été vendue à la ville entre 2001 et 2004. La limite administrative n'a toujours pas été modifiée.

⁷ Code des transports, art. R. 5333-1 : « *Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche, à l'exception de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance.* »

⁸ Réunion du 9 février 2016 au GMPH avec Aurélia Boutreau, Chef de service Foncier au GPMH ; Gilles Requier, Cartographe au GPMH ; Elise Jacquet, Chef de service topographie

⁹ Les zones contiguës à cette limite, intéressant la sûreté portuaire, peuvent être exploitées par la police du port.

I.1.3.2 La limite administrative du Havre

- L'évolution de la limite.

La première délimitation de la limite administrative a eu lieu le 6 septembre 1888 par arrêté préfectoral. Elle a ensuite connu d'autres modifications : une en 1919, en 1952, en 1979 puis en 2006 (annexe). Les arrêtés de 1952 à 2006 ont été retrouvés au service SIGU-Topographie ainsi que leurs plans annexés.

A l'origine, la limite administrative n'était fixée qu'au niveau de la Ville du Havre. L'arrêté de 1952 a permis l'extension de la limite à l'intérieur des terres.

Celle de 1979 est similaire à la délimitation actuelle de la limite administrative. Il a permis la création d'enclaves à l'intérieur de la limite pour les terrains qui ne sont pas concernés par le pouvoir de police portuaire. Parmi ces espaces figurent le quartier des Neiges. Il s'agit d'une zone urbaine au sein même du port dont les terrains appartiennent soit à des particuliers ou à la ville.

Quant à l'arrêté de 2006, celui-ci prend en compte le projet « Port 2000 » qui se situe au Sud ainsi que d'autres zones exclues du pouvoir de police.

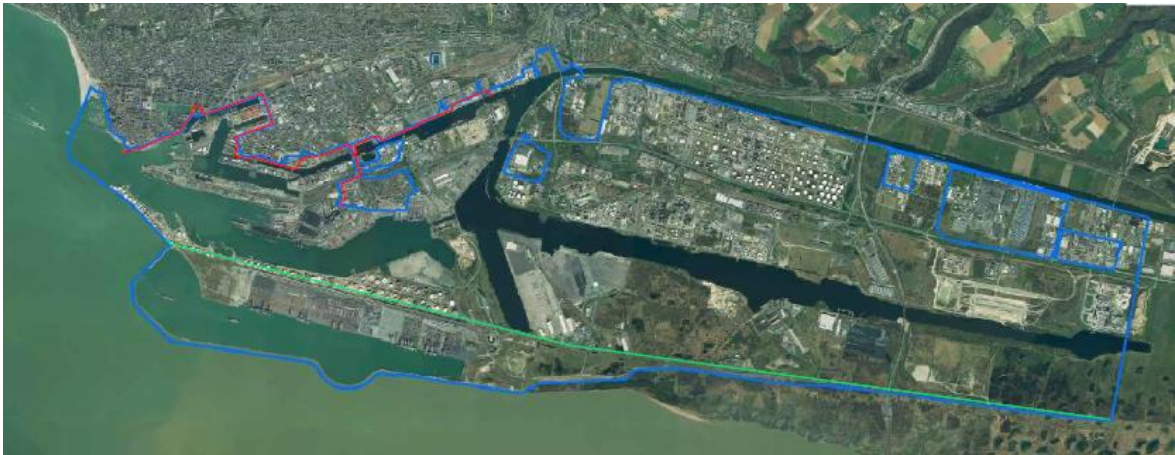


Figure 4 : Représentation de l'évolution de la limite administrative au Havre, avec en rouge un extrait de la limite de 1952 qui a été modifiée ; en vert la limite de 1979 et en bleu la limite de 2006. Source : Service SIGU-Topographie

- La limite actuelle.

Dans cet arrêté de 2006 (Annexe 3), la limite est décrite à partir de repères visuels ou par rapport aux limites de parcelles. La description de celle-ci paraît moins précise que la limite de circonscription. Tout d'abord, aucun sommet n'est connu en coordonnées, aucun numéro de parcelle n'est mentionné. La description des éléments est peu précise (ex : 60-61 : pied de la digue ouest). Les espaces enclavés à l'intérieur de la limite, sont identifiés par une lettre accompagnée d'une description sommaire.

Les plans sont également annexés à l'arrêté.

Comme il a été vu précédemment, la limite administrative doit être nécessairement incluse dans le périmètre de la limite de circonscription. Il paraît illogique que la police portuaire intervient à l'extérieur du port. Or, à plusieurs reprises, il se trouve que la limite administrative se situe en dehors de la limite de circonscription. Comme avec le port de plaisance qui est compris dans la limite administrative mais qui se trouve en dehors de la limite de circonscription... La mise à jour, prévue prochainement, devra prendre en compte ces contradictions.



Figure 5 : Représentation de la limite administrative de l'arrêté de 2006. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

I.1.4 Les ZMFR : Zones Maritimes et Fluviales de Régularisation

Il existe une dernière limite portuaire : les zones maritimes et fluviales de régularisation.

Les ZMFR ont été créées pour exercer des pouvoirs de police en dehors des limites administratives portuaires et uniquement sur des plans d'eau¹⁰. La « police des plans d'eau » est la police seul qui agit dans ces zones. Elle est constituée d'agents de l'AIPPPP.

Cette limite est définie par arrêté préfectoral en collaboration avec le préfet maritime. Cet arrêté énumère les missions qui y sont applicables ainsi que les coordonnées géographiques des sommets. « *Les conditions de délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation sont fixées par un décret en Conseil d'État.* »¹¹ (Art. L5331-1 du code des ports)

Le préfet maritime peut définir les règles de sûreté à mettre en place dans ces limites. Elles sont consultables dans le code des ports maritimes et dans le code des polices générales.

Au Havre, cette limite a été mise en place le 11 décembre 2013 (annexe 4). Elle est divisée en deux zones, une qui comprend le port d'Antifer et une autre réservée au port du Havre.

Comme cette limite s'applique uniquement sur les plans d'eau et en mer. Elle ne sera pas un obstacle dans la compréhension de la limite ville/port.

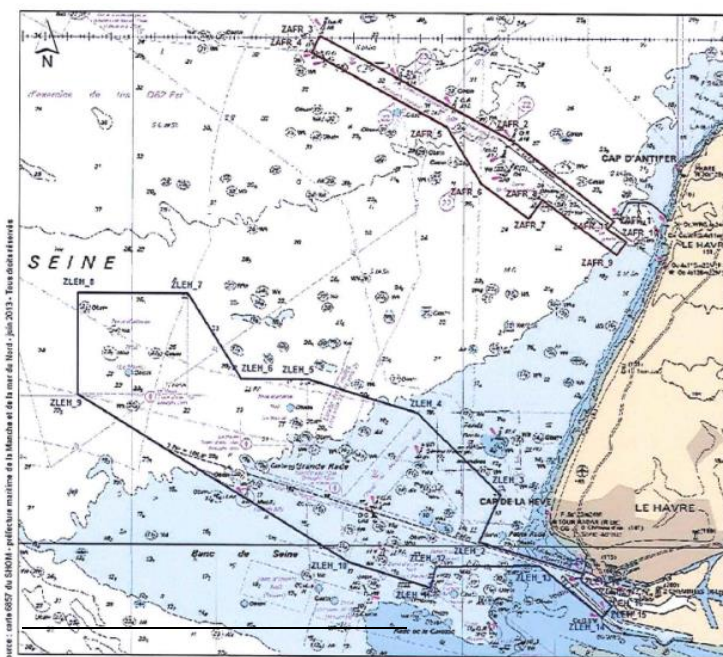


Figure 6 : Zones Maritimes et Fluviales de Régularisation du Havre arrêté en 2013.
Source : Arrêté du 11 décembre 2013

¹⁰ Code général de la police, art. L. 5331-1 : « *Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage.* »

¹¹ Idem

I.2 L'organisation du système portuaire havrais

Avant de rechercher la limite, il paraît nécessaire de comprendre comment fonctionne le port. Les grands ports maritimes sont des établissements publics sous la tutelle de l'Etat dont l'organisation est bien spécifique.

I.2.1 Les autorités compétentes sur le port

Les principaux acteurs de l'autorité portuaire sont : le préfet maritime, le préfet de région, le préfet du département et le maire. Ces deux derniers sont tous titulaires du pouvoir de police administrative générale. Chacun d'eux a des missions particulières au sein des ports :

I.2.1.1 Le préfet maritime

Le préfet maritime est le représentant de l'Etat et du Premier ministre dans le domaine de la mer. Ses missions sont :

- « la défense des droits souverains et intérêts de la nation.
- Le maintien de l'ordre public
- La sauvegarde des personnes et des biens.
- La protection de l'environnement.
- La lutte contre les activités illicites.»¹²

Il valide les évaluations de la sûreté portuaire avec le préfet du département. Il détermine les règles spécifiques à suivre dans les zones maritimes et fluviales de régularisation (ZMFR). Il est également actif dans l'élaboration de projet en participant au conseil de développement.

I.2.1.2 Le préfet de région¹³

Le préfet de région est le représentant de l'Etat et de la communauté européenne dans sa région. Sa principale fonction dans un port est de faire en sorte que le port évolue au niveau du territoire ou économiquement.

Il est également un des acteurs de la gouvernance portuaire. Par exemple, il préside le conseil de surveillance et nomme les membres du conseil de développement. En ce qui concerne notre dossier, c'est lui qui met en place les limites de circonscription, établit le dossier de création, arrête les limites et donne son accord au directoire lorsque des modifications sont nécessaires.

¹² Préfet Maritime, « *Mémento à l'usage des maires du littoral de la façade maritime Manche-Mer du Nord* », 2014, p.24.

¹³ Préfet Maritime, « *Mémento à l'usage des maires du littoral de la façade maritime Manche-Mer du Nord* », 2014, p.23.

I.2.1.3 Le préfet du département¹⁴

Le préfet de département est le représentant du Premier ministre. Sa principale mission est le contrôle administratif des collectivités territoriales et des établissements publics tel que les Grands Ports Maritimes, dont il gère le domaine public maritime.

Au sein d'un port, il :

- nomme les membres de la commission d'enquête pour une durée de cinq ans
- accorde les autorisations d'occupation temporaires
- évalue avec le préfet maritime la sûreté portuaire.

Le préfet du département peut remplacer le maire en cas de défaillance pour tout ce qui relève du pouvoir de police administrative spéciale.

I.2.1.4 Le maire¹⁵

Le maire exerce également des pouvoirs sur les ports. En plus du pouvoir de police administrative générale, il possède des pouvoirs de police spéciale.

En ce qui concerne le pouvoir de police administrative générale, le maire a pour mission de maintenir l'ordre public qu'il exerce sur l'ensemble du territoire (tranquillité, sécurité et salubrité). Ses pouvoirs sont applicables sur terre et jusqu'au bord du littoral.

Pour les pouvoirs de police administrative spéciale, il doit faire appliquer des règles qui sont plutôt destinées aux usagers « occasionnels » de la mer, tels que les touristes, les plaisanciers... Il détermine les zones de baignade à surveiller et réalise des aménagements. Il contrôle les activités nautiques seulement pour les engins non immatriculés. Ces missions sont apposées le long du littoral sur une bande de 300m. Au-delà, c'est le préfet maritime qui est l'autorité compétente, de même, pour les engins immatriculés. (L2213-23 du code général des collectivités territoriales).

En principe, les pouvoirs de police du maire se superposent avec ceux du port. Or, dans les faits la double intervention n'est jamais appliquée.

¹⁴ Préfet Maritime, « *Mémento à l'usage des maires du littoral de la façade maritime Manche-Mer du Nord* », 2014, p.22

¹⁵ Préfet Maritime, « *Mémento à l'usage des maires du littoral de la façade maritime Manche-Mer du Nord* », 2014, p.21

I.2.2 La gouvernance du GPMH

Depuis la réforme de 2008, le GPMH est composé d'un conseil de surveillance, d'un directoire et un conseil de développement. Cette nouvelle organisation a été mise en place dans le but de moderniser la gouvernance des Grands Ports Maritimes.

I.2.2.1 Le directoire¹⁶

Le directoire est constitué de quatre membres dont un président nommé par décret après avis de conseil de surveillance. Depuis la réforme, il est appelé directeur général. Chaque membre du directoire dispose d'un mandat de cinq ans. Il est l'autorité compétente qui dirige l'établissement, sous l'autorité du conseil de surveillance. Il établit le budget et le compte financier qu'il doit faire accepter au conseil de surveillance. Il est responsable de la gestion domaniale et arrête avec le préfet du département, les autorisations d'occupation du domaine public.

I.2.2.2 Le conseil de surveillance¹⁷

Le conseil de surveillance est composé de 17 membres dont cinq représentants de l'Etat. Depuis la réforme portuaire, la chambre de commerce et de l'industrie du Havre doit obligatoirement y être représentée. Les membres du conseil de surveillance du GPMH sont déterminés par arrêté préfectoral. Il a pour but de mettre en place un règlement intérieur, décide des orientations stratégiques et s'occupe de la gestion du port. Le mandat pour les membres du conseil est de cinq ans. Ce conseil représente tous les milieux professionnels travaillant sur le port et les collectivités territoriales par une instance consultative. Il réalise des décisions exécutoires.

I.2.2.3 Le conseil de développement¹⁸

Le conseil de développement est composé de 30 membres. Il vote les projets transmis par le directoire ou le conseil de surveillance, peut suggérer des propositions et peut demander à ce que des questions soient ajoutées à l'ordre du jour lors des réunions du conseil de surveillance. Il dispose d'un pouvoir consultatif.

Depuis la réforme portuaire, il remplace la commission permanente d'enquête.

¹⁶ Décret instituant le grand port maritime du Havre, 9 octobre 2008, art. 5.

¹⁷ Décret instituant le grand port maritime du Havre, 9 octobre 2008, art. 4.

¹⁸ Décret instituant le grand port maritime du Havre, 9 octobre 2008, art. 7.

I.2.3 Le fonctionnement de la police portuaire

Une définition de la police portuaire est importante pour comprendre l'utilité de la limite administrative et la ZMFR. Cette police est dotée du pouvoir de police générale mais également de pouvoirs spéciaux qui ne peuvent être appliqués qu'à l'intérieur de la limite administrative. *« Article R5333-1 : Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche, à l'exception de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance. »*

Ces pouvoirs sont définis dans deux règlements :

- Le règlement général de la police (RGP) qui s'applique à tous les grands ports maritimes de France.
- Un règlement particulier de police (RPP) qui s'adapte à chaque port. Au Havre, il a été établi par arrêté préfectoral et notifié le 12 septembre 2011. Les particularités appliquées au GPMH concernent principalement le déchargement et le poste à quai des navires.

La capitainerie et le directoire sont à la tête de la police portuaire. La capitainerie regroupe les officiers de port et les officiers de port adjoints. Elle dirige les fonctionnaires et agents de la police portuaire. Ses principales missions sont de veiller à la sécurité du port, gérer le mouvement de navire, faire appliquer les codes, surveiller l'état du port... Sous son autorité il existe deux types de police, l'autorité portuaire (AP) et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP).

- L'AP s'occupe de l'exploitation du port, de tout ce qui est des postes à quai, l'occupation des terre-pleins, ainsi que de la conservation du domaine portuaire.¹⁹
- L'AIPPP est en charge des marchandises dangereuses. Elle représente également la police des plans d'eau, qui intervient dans les zones maritimes et fluviales de régulation (ZMFR). Elle y organise les entrées et sorties du port ainsi que les mouvements de navires à l'intérieur du port. Cette zone va au-delà de la limite administrative du port afin d'englober les zones d'attente et d'engagement des navires.²⁰

Pour les Grands Ports Maritimes, l'AP et l'AIPPP sont exercées par les mêmes personnes.

¹⁹ Règlement général de police, art R5333-11

²⁰ Règlement général de police, art. R5333-10

I.3 La diversité des systèmes d'occupation des sols selon les besoins

La majeure partie des terrains sont sous la propriété du GPMH. Or, la quasi-totalité des immeubles est gérée par d'autres entreprises. Le port et ces entreprises sont liés sous différents contrats en fonction de leur statut, de l'exploitation des lieux...

I.3.1 Le GPMH : un propriétaire omniprésent

Depuis la réforme de 2008, le GPMH est propriétaire de tous les biens affectés au port. Il est également propriétaire de l'administration et la jouissance de tous les éléments constituant le domaine maritime, du domaine public fluvial ainsi que des biens du domaine privé de l'état qui se situe à l'intérieur de la limite de circonscription hormis les phares et les balises. Le port peut également être le propriétaire de terrains à l'extérieur de la limite de circonscription si cela permet au port de développer ou moderniser son activité.



Figure 7 : Les différents propriétaires enregistrés dans la limite de circonscription du GPMH. Principalement, on a le GPMH en bleu clair, la Ville du Havre en violet et la CODAH en bleu foncé Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

I.3.2 Les nombreuses procédures de délégations pour l'occupation et la gestion des terrains

Pour garder le caractère imprescriptible et inaliénable du domaine public, les terrains et bâtiments, qui ne sont pas gérés par le GPMH, sont sous un contrat qui détermine les droits et devoirs de la passation.

Après avoir étudié les données SIG du GPMH et du service SIGU-Topographie, il paraît nécessaire de définir les différentes méthodes de gestion appliquées sur le port car, des abus de langage persistent pour définir certains contrats de passation de gestion.

I.3.2.1 L'autorisation d'occupation temporaire

L'autorisation d'occupation temporaire est un outil juridique qui *«peut être accordé à des personnes publiques ou privées pour l'aménagement, l'organisation et la gestion de zones de mouillage et d'équipement léger lorsque les travaux et équipement réalisés ne sont pas de nature à entraîner l'affectation irréversible du site.»*²¹.

Cette procédure est mise en place pour répondre à un intérêt général ou un service public. Puisque les ports sont considérés comme des activités ayant un intérêt général²² (établissement public), ceux-ci peuvent attribuer des AOT.

Ces autorisations sont à titre précaire et révocable limitées dans le temps. Elles sont constitutives de droit réel sur les immeubles construits pour l'activité du titulaire de l'autorisation d'occupation. La durée d'une AOT ne peut pas excéder trente-cinq ans²³.

I.3.2.2 Les concessions

Le principe de la concession est de céder à une personne morale de droit privé ou public l'exploitation d'un service public ou la construction d'un ouvrage. L'autorité concédant est le directoire²⁴.

Contrairement à l'autorisation d'occupation temporaire, les concessions sont utilisées pour toutes les installations portuaires comme les concessions d'outillage ou les concessions

²¹ CG3P, art. L2124-5 : *« Des autorisations d'occupation temporaire du domaine public peuvent être accordées à des personnes publiques ou privées pour l'aménagement, l'organisation et la gestion de zones de mouillages et d'équipement léger lorsque les travaux et équipement réalisés ne sont pas de nature à entraîner l'affectation irréversible du site. »*

²² Code de l'urbanisme, art. R121-4-1.

²³ Code général des Collectivités Territoriales, art. L1311-5

²⁴ Code général des Collectivités Territoriales, art. R2124-12 : *« Si la concession se situe à l'intérieur de la circonscription d'un grand port maritime, le directoire du grand port maritime agit en tant qu'autorité concédant, en appliquant les dispositions des articles R. 2124-1 à R. 2124-11. Le directoire du grand port maritime fixe les conditions financières de la concession. »*

d'endigage. Ainsi, il est possible de voir des locaux concédés pour la douane ou encore la marine nationale. Ils ne peuvent être cédés plus de cinquante ans²⁵.

I.3.2.3 Les transferts de gestion²⁶

Le transfert de gestion est une procédure qui permet de modifier l'utilisation d'un immeuble tout en conservant la domanialité des lieux.

Il doit être réalisé entre les personnes publiques citées à l'article 1 du CG3P tel : que l'état, les établissements publics et les collectivités et leurs groupements. Le bénéficiaire obtient un droit de jouissance sur le bien qui lui a été attribué tout en devant respecter la destination des lieux. Cette procédure n'est pas déterminée dans le temps tant que le bien reste dans le domaine public.

Il existe deux types de transfert de gestion : une à l'amiable et un d'intérêt général.

Ce mode de gestion a été appliqué en particulier sur quais du centre-ville ou dans les lieux réservés au public comme le centre commercial des Docks Vauban. Ici, le propriétaire des terrains est le port (établissement public) et le nouveau gestionnaire, la Ville du Havre.



Figure 8 : Les différentes sortes d'occupation des sols. Ici sont représentées la limite de circonscription, Trois couches fournies par le GPMH et une dernière issue de la base de données du service SIGU-Topographie. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

²⁵ Code des ports, art. R631-3.

²⁶ CG3P, art. L2123-9 à 14.

I.3.2.4 La convention de gestion²⁷

Pour mettre en place une convention de gestion, il faut que l'immeuble appartienne à l'état et que celui-ci soit remis à une personne publique ou un établissement reconnu comme service public. Ainsi, elle peut être signée avec des sociétés d'aménagement, associations d'utilité publique en plus des établissements publics et collectivités. Ici, la plupart des conventions de gestion se font entre la Ville du Havre et le GPMH.

Elles sont utilisées pour mettre en valeur ou conserver le patrimoine national. Par exemple, le port du Havre consacre 25% de son territoire à la protection de l'environnement. Ces terrains sont gérés soit par Natura 2000, soit les réserves naturelles nationales de l'Estuaire de la Seine ou des conventions de gestion.

Le gestionnaire peut autoriser des autorisations d'occupation temporaires ou locations de maximum de 18 ans.

I.3.2.5 La superposition d'affectation²⁸

Pour qu'il y ait superposition d'affectation, il faut la présence d'un service public ou alors que l'établissement soit à l'usage du public. Cette convention se fait entre l'état, les établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements : *« La superposition d'affectations donne lieu à l'établissement d'une convention pour régler les modalités techniques et financières de gestion de cet immeuble, en fonction de la nouvelle affectation. »* Cette procédure permet d'imbriquer deux personnes publiques dans un même espace. L'affectataire peut réaliser des modifications et des constructions tant qu'il respecte la destination initiale des lieux.

Les conditions d'application et le règlement sont définis dans un décret en conseil d'Etat.

Ce principe a déjà été appliqué dans les bâtiments des Docks Café. Ici, une convention a été signée entre la Ville du Havre, le propriétaire des lieux, et la CODAH, l'affectataire. Cette superposition d'affectation est possible car il s'agit de deux établissements publics d'utilité publique. Ce transfert de gestion a permis, de pallier au besoin de redynamiser le « développement économique » avec la réalisation d'un centre des Congrès par la CODAH. La partie conservée par la Ville du Havre sert toujours aux expositions, aux foires...

Ici, ce transfert n'a pas engendré de perte pour la ville. Aucune indemnisation de la part de la CODAH n'a été transmise à la ville.

²⁷ CG3P, art. L2123-1 à 8.

²⁸ CG3P, art. L2123-15 à 17.

Conclusion :

Cette première partie permet de voir qu'il existe plusieurs limites entre la ville et le port. Ainsi, toutes ces limites possèdent une fonction bien précise mais aucune ne permet de déterminer la limite entre ces deux domaines. Ni la limite administrative, ni la limite de circonscription ne déterminent les gestionnaires au niveau de l'interface ville/port. Ainsi, aucune d'elle ne correspond à celle recherchée par la ville et le GPMH.

D'autre part, des incohérences ressortent lorsque l'on compare ces deux limites, que ce soit sur le tracé des limites ou au niveau juridique. En effet, à certains endroits la limite administrative et la limite de circonscription ne se superposent pas alors qu'elles passent à quelques mètres l'une de l'autre. Par ailleurs, il arrive que la limite administrative se trouve en dehors de la limite de circonscription alors qu'elle doit être comprise à l'intérieur. Cela est sûrement dû au fait que les limites ont été réalisées indépendamment les unes des autres sans avoir été remises en cause.

D'autre part, il est écrit dans l'article définissant la limite de circonscription que celle-ci détermine la zone d'action de la police portuaire alors que cela est réservé à la limite administrative.

Une recherche approfondie doit être effectuée afin de comprendre ce qu'est la limite ville/port. Le but étant de trouver une limite qui résoudra les problèmes de gestion et d'entretien entre la ville et le port.

II Une recherche et une analyse méticuleuse des données

II.1 Le rassemblement et l'analyse des archives

La recherche a été l'activité la plus importante et la plus longue dans ce travail. Le but de ses recherches était, dans un premier temps, de comprendre quel était l'intérêt d'avoir mis en place les limites vues précédemment ; quels étaient les éléments pris en compte pour placer ces limites et voir leurs évolutions. Ensuite l'objectif sera de rechercher ce qu'est la limite ville / port.

Le rassemblement de toutes ces données a pris beaucoup de temps car la plupart des informations sont dispersées dans plusieurs services. Ainsi, des dossiers ont été retrouvés dans notre service, aux archives au Havre, au service de la voirie ou encore dans des services du port...

II.1.1 Les archives du service SIGU-Topographie

Le service SIGU-Topographie possède de nombreuses informations concernant la ville et ses alentours, tels que des données sous forme de SIG, de plans topographiques ainsi que d'anciennes archives papiers dont certaines datent d'avant-guerre.

Au niveau des plans topographiques informatisés, les documents les plus utilisés pour ce dossier sont les plans de projet de « l'interface ville/port » réalisé en 2004. Ces plans représentent des projets de limites entre la ville et le port, ainsi que des zones de transfert de gestion au bénéfice de la ville ou d'intégration dans le domaine communal. Comme pour de nombreuses archives, ce dossier avait été traité par un ancien chef de service. Aucun élément n'affirmait la validité de ce projet. Cela a été confirmé par le GPMH, au cours d'une réunion. (Annexe 6)

Les archives papiers ont également été une source riche d'informations, notamment en ce qui concerne le cadastre. Le service SIGU-Topographie dispose de toutes les mises à jour annuelles cadastrales depuis le début du XX^{ème} siècle. En effet, à une certaine époque, la ville recevait tous les ans les plans actualisés de la ville sous format papier. Ces archives sont encore utilisées par les géomètres du service.

Les plans de la limite de circonscription de 1971 sont également archivés au service. Ils représentent l'extension de la limite. Celle-ci comprend la baie de la Seine, le littoral entre le Havre et le Cap d'Antifer ainsi que la délimitation du nouveau terminal pétrolier au cap d'Antifer.

D'autres archives sont stockées au sein du service, comme les levés de voiries. Le service SIGU-Topographie dispose de la quasi-totalité des rues du Havre, dont le port.

Le problème avec certaines archives est qu'elles ont été réalisées par des anciens agents du service. Ces documents sont parfois incomplets, ou vont seulement à l'essentiel, allant au détriment de certains détails. Ainsi, la valeur de ces archives est souvent peu fiable.

Des fiches sur le statut et les caractéristiques des voies du Havre sont l'exemple le plus flagrant. Il s'agit une nouvelle fois de documents réalisés par un ancien agent du service. Or, depuis le départ de cette personne, celles-ci n'ont jamais été mise à jour. Certaines fiches doivent faire l'objet de recherches, soit pour vérifier que la délibération correspondante est toujours d'actualité, soit pour déchiffrer les annotations qui y sont inscrites. (Annexe 8)

Les données SIG sont également utilisées dans ce dossier. Il s'agit de l'outil les plus utilisés dans le service. La base de données est composée de près de 3000 couches d'informations. Plusieurs sont devenues indispensables pour ce dossier, tels que :

- Des orthophotographies de l'agglomération havraise datant de 1939 et 2014.
- Le cadastre avec toutes les informations sur les parcelles : le numéro de parcelle, les propriétaires...
- La limite administrative portuaire de l'arrêté de 2006.
- La limite de circonscription portuaire de l'arrêté de 2011.
- Une autre couche nommée « HAV-Aménagement –Limite ville/port» a également été utilisée. Celle-ci représente la limite domaniale de 1939 et le projet d'interface ville/port de 2004. Le problème de cette couche est qu'elle est trop confuse pour être utilisée. En effet, aucun élément ne permet de distinguer ces deux limites. Des recherches ultérieures sont nécessaires pour la compréhension de cette couche. (Voir ci-dessous).

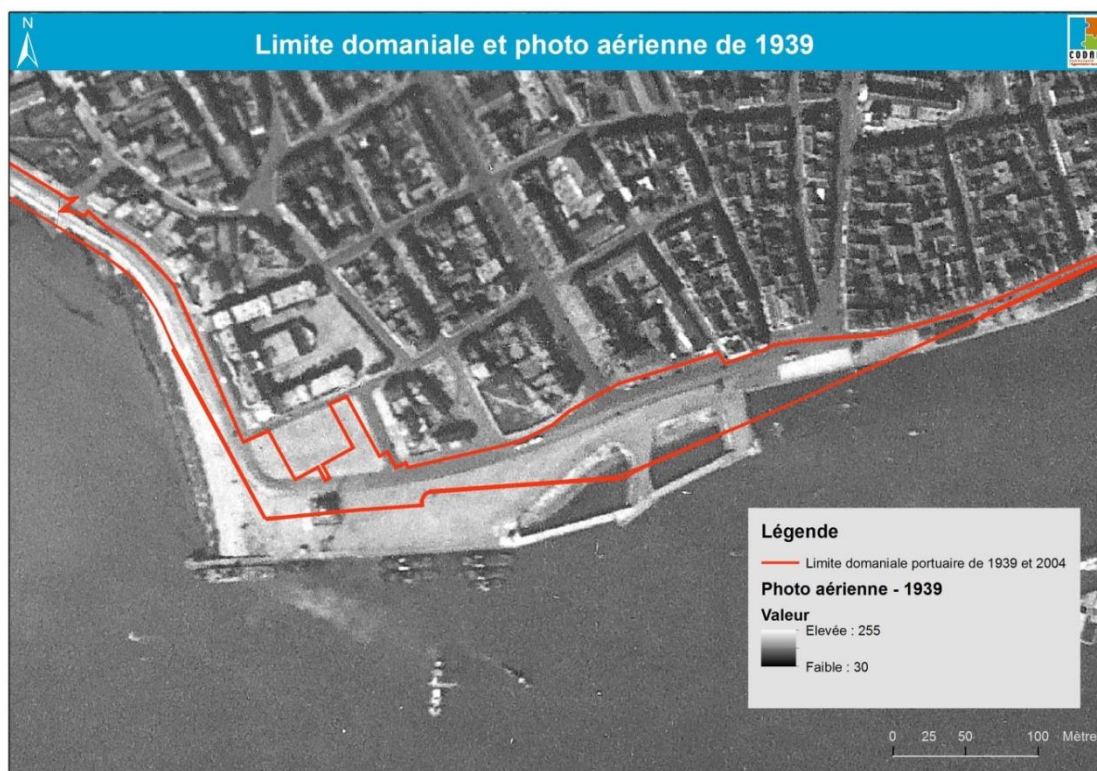


Figure 9 : Superposition du projet de la limite domaniale de 1939 et de 2004 à une photographie aérienne datant de 1939. La ligne du dessus correspond à la limite d'avant-guerre. En dessous, il s'agit de la limite de projet « interface ville/port » qui n'a jamais abouti. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

À une certaine époque, le GPMH a fourni des données SIG au service concernant les passations de gestion avec une couche sur :

- Les terrains concédés sur le GPMH. Ici, le problème avec cette couche est que certaines données n'ont pas été mises à jour, en particulier les dates de fin de contrat.
- Les espaces sous Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT).

Une autre couche sur les passations de gestion est issue de la CODAH. Elle correspond aux zones figurant dans le dossier « interface ville/port » de 2004 faisant l'objet d'un transfert de gestion. Si on superpose cette couche avec les deux précédentes, certaines zones ne sont pas sous le même contrat de gestion. Par exemple, pour un même bassin, dans une couche on a une AOT, avec une durée déterminée alors que dans une autre, on a une concession de bassins.

D'autre part, pour certains espaces, il est écrit que les procédures administratives sont en cours alors que dans la réalité les conventions ont été signées depuis plusieurs années. De plus, cette couche ne distingue pas les différentes passations que ce soit des AOT, des concessions ou des transferts de gestion...

II.1.2 Le regroupement des archives du GPMH

Comme ce dossier s'effectue en collaboration avec le port, celui-ci a tout naturellement fourni des documents. Comme la CODAH, le port possède également des documents sous différents formats.

Parmi ces documents figurent des fichiers sous format SIG, avec la limite administrative et la limite de circonscription qui ont pu être comparées à celles du service SIGU-Topographie. Ici, des écarts ont été relevés lorsque les limites administratives de la CODAH issue de l'arrêté de 2006 et celle du GPMH ont été comparées. Ces écarts sont sûrement liés au fait que la limite administrative va faire l'objet d'une mise à jour. Inversement, la limite de circonscription du GPMH et de la CODAH sont identiques.



Figure 10 : Discordances entre la limite administrative fournie par la GPMH et la limite enregistrée dans les données du SIGU-Topographie correspondant à l'arrêté de 2006. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

Plusieurs plans sur une limite domaniale entre la ville et le port ont été envoyés au service SIGU-Topographie, avec : (Annexe 5 et 6)

- Un extrait de plan de la limite domaniale sur la chaussée Kennedy datant du 19 avril 1939 et un autre sur le quai de Southampton du 27 mai 1939. Cette limite était cotée afin d'être remplacée précisément grâce aux éléments du terrain.
- Un plan sur la délimitation du domaine portuaire non daté mais dont l'urbanisme nous indique qu'il s'agit de la période d'après-guerre.

La limite domaniale d'avant-guerre et un projet de cession de terrains y sont représentés. Or, cette limite est devenue complètement obsolète après la reconstruction du centre-ville. En revanche, ce plan a permis de comprendre

l'origine de la limite figurant dans la base de données SIG de la CODAH dont la provenance était méconnue.

D'autres documents tels qu'une carte correspondant à « l'état domaniale ville/port » de 2012 ont été adressés pour ce dossier. Cette carte représente des terrains vendus à la ville (ou au CCI) ainsi que des espaces portuaires qui faisant l'objet d'un transfert de gestion au bénéfice de la Ville du Havre. Ils correspondent généralement aux quais et aux projets de réaménagement à l'interface. Ce plan indique également les espaces gérés par le port. (Annexe7)

Les arrêtés de la limite administrative de 1952, 1979 et 2006 ont été fournis ainsi que l'arrêté définissant la limite de circonscription de 2011.

La quantité de données peut paraître succincte sachant que la CODAH et le GPMH sont censés travailler ensemble pour rechercher la limite ville/port. Ainsi, la collaboration est parfois difficile car ce dossier n'est pas toujours considéré comme une priorité pour le port. Les documents nous sont parvenus au fur et à mesure des demandes alors que logiquement ils auraient dû être fournis dès l'ouverture du dossier.

II.1.3 Les archives publiques

II.1.3.1 Les archives municipales du Havre

Dans cette structure, les documents sont consultables sur internet ou sur place.

- Les archives sur internet :

La recherche de documents sur internet permet de gagner du temps dans les recherches et de se faire une idée des documents consultables sur place. Des photographies et surtout des fonds cartographiques relatifs au port peuvent y être visionnés.

Les documents utilisés pour ce dossier sont :

- Une carte du port « autonome » du Havre de 1936.
- Deux cartes de zonages où figure une limite entre la ville et le port dont l'une date de 1946 et l'autre de 1951.
- Des plans topographiques datant du 15 novembre 1946 mettant en évidence une limite entre la ville et le port.

Les archives municipales et le service SIGU-Topographie travaillent régulièrement ensemble. Des cartes ont été envoyées afin d'être intégrées à la base de données SIG de la CODAH. Pour cela, ces cartes doivent être géoréférencées dans le bon système de coordonnées. Les outils de géoréférencement, disponibles dans le logiciel Arcgis permettent de positionner des cartes dans un système de coordonnées choisi. Il s'agit là du même principe que la méthode d'Helmert. Afin de caler les plans en fonction de la photographie aérienne, des éléments communs doivent être identifiés entre ces deux documents.

- Les recherches sur place :

Même s'il existe un nombre important de documents sur le site internet, certaines sont consultables uniquement sur place. Ainsi, divers documents tels que : des délibérations (annexe 8), des dossiers de division, des plans, des projets en relation avec le port ont pu être examinés.

Finalement, peu de documents relatifs aux limites ville/port y sont entreposés. D'autant plus que ceux consultables sur internet ont été égarés. La grande partie des archives relative au port n'expliquent que son organisation, les projets et les événements qui y ont eu lieu.

II.1.3.2 Les archives départementales

Comme pour les archives municipales, de nombreux documents ont été publiés en ligne. Des plans cadastraux napoléoniens ainsi que des calques datés entre 1941 et 1981 peuvent y être consultés. Ces documents donnent des indices sur les évolutions de la parcellisation du port. Ils ont surtout été utilisés pour l'étude du Quai de Southampton qui va prochainement être réaménagé. Une étude plus approfondie y sera faite au cours de ce rapport.

Même si toutes les sections sont disponibles, celles-ci ne sont pas toujours issues de la même année. Cela ne nous permet pas de connaître l'évolution de plusieurs zones sur une même année ou à l'inverse, d'étudier une zone sur plusieurs époques.

II.2 Les différentes sources du droit à croiser

II.2.1 Les décrets et arrêtés sur les limites

De nombreuses décisions liées au port sont prises par décrets ou par arrêtés. Ces documents ont permis, en particulier, de connaître avec exactitude les missions et l'emplacement des limites actuelles.

Le décret le plus important dans ce dossier est celui de la réforme portuaire. Il définit les nouvelles règles à appliquer sur les ports depuis 2008. Cette réforme est composée d'un règlement général applicable à tous les Grands Ports Maritimes de France, puis chaque port est régi par un décret qui lui est spécifique.

Les arrêtés les plus utilisés sont ceux de la limite administrative, de la limite de circonscription et de la ZMFR, définies dans la partie précédente. Ces arrêtés donnent une description détaillée des limites et les plans. Ils permettent d'avoir un aspect « technique » et moins réglementaire par rapport aux décrets.

II.2.2 Les nombreux codes à parcourir

Les codes font partie des outils de base du droit français. Plusieurs codes ont été utilisés pour ce dossier afin de comprendre la mise en place des limites et le fonctionnement du port. Les principaux codes ayant servi sont : le code des ports et des transports, le code de la voirie routière et le code général de la propriété des personnes publiques.

Le code général des propriétés des personnes publiques a été utile pour tout ce qui relève de la gestion du domaine public tel que les AOT, les concessions, la définition du domaine public...

Le code des ports et des transports expose les informations relatives à l'organisation portuaire. Ils développent en détail le mode de fonctionnement, la hiérarchie, la procédure de mise en place des limites et leurs utilités.

Après avoir étudié ces codes, certains articles ont fait l'objet d'interrogations. Par exemple, le code des ports maritimes explique que la limite de circonscription définit la zone d'exercice de la police portuaire alors qu'en réalité il s'agit de la limite administrative.

D'autre part, il arrive que certains articles fassent l'objet de plusieurs interprétations, surtout en ce qui concerne la gestion du domaine public.

II.2.3 Quelle valeur attribuer aux délibérations retrouvées aux archives du Havre et au service SIGU-Topographie ?

La priorité de ce travail est de résoudre les problèmes de gestion et d'entretien des voiries au niveau de l'interface ville/port. Les délibérations concernant le classement des rues permettent de connaître leur statut. Ainsi, une recherche approfondie sur les classements a été réalisée.

Quasiment, toutes les rues situées au niveau de la limite ville/port sont enregistrées dans la délibération n°60 du 30 novembre 1959. Cette délibération est divisée en 3 listes avec : les chemins ruraux, les voies urbaines et les voies communales « en attente ». Le problème de ces délibérations est qu'elles donnent seulement le nom de la rue, une définition sommaire du tracé et les côtes. Elle explique uniquement que toutes les voies appartiennent à la commune. Les droits applicables à ces voies sont peu détaillés.

Or, le GPMH fait partie du domaine public de la commune dans lequel il est implanté. La délibération ne fait pas de distinctions entre ces deux domaines. En ce qui concerne les rues qui traversent la limite de circonscription, elle ne précise pas si les voies sont totalement à la charge de la commune ou si elles sont divisées entre la ville et le port. La délibération ne permet pas de définir les gestionnaires des voiries à l'interface ville/port.

En revanche, tous les quais et toutes voies entièrement dans la limite de circonscription portuaire appartiennent au GPMH²⁹. Dans l'article qui définit la limite de circonscription il est écrit que les GPM doivent gérer leurs dessertes routières³⁰. Or, qu'est-ce qu'est précisément une desserte routière. Est-ce la totalité des voies du port ou est-ce uniquement des voies réservées aux transports de marchandises ?

II.2.4 Le Plan Local d'Urbanisme

Il paraît intéressant de voir comment est représenté l'interface ville/port dans le PLU actuel. Il existe plusieurs types de zones à proximité de la limite ville/port :

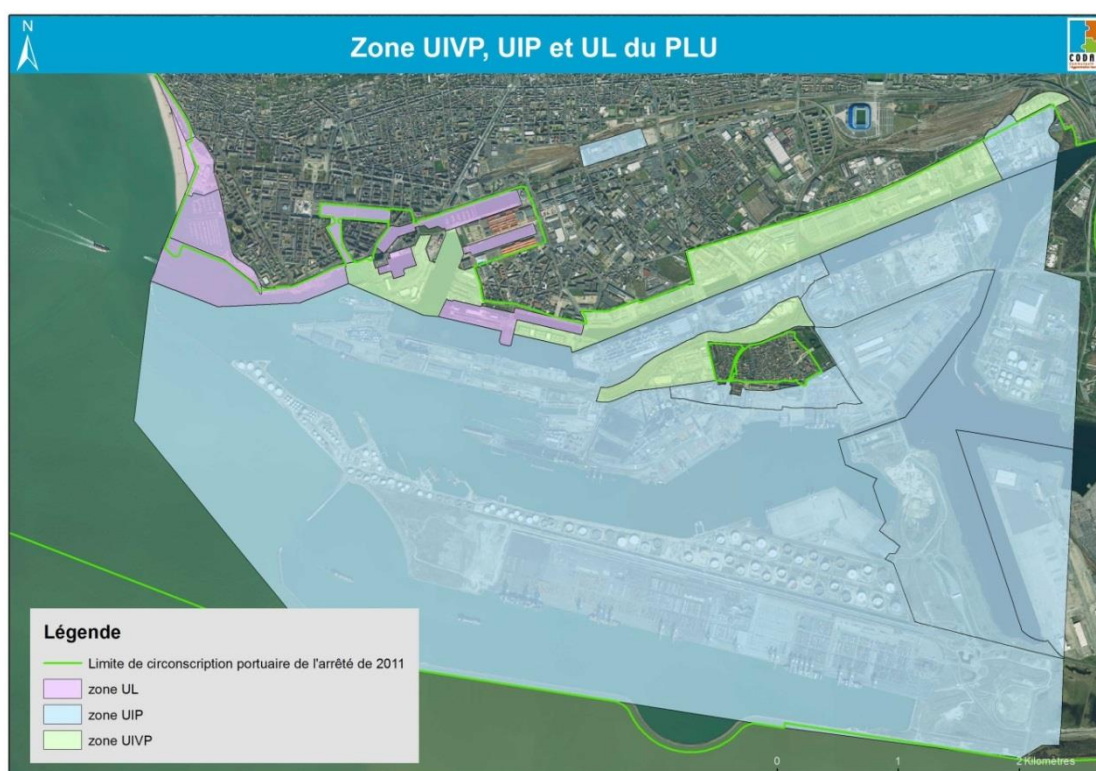


Figure 11 : Zone du PLU au niveau de l'interface ville/port. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

- UIVP : zone urbaine d'interface ville/port. Cette zone a pour objectif d'atténuer les nuisances pouvant être causé par le port sur les quartiers sud. Elle permet de mettre en place les projets d'interface ville/port dans le but de créer une « cohabitation » entre ces deux entités. Ainsi, elle rend possible la réalisation de projets sans se soucier de la limite entre la ville et le port. Ces zones sont fixées en fonction des éléments se trouvant sur le terrain.

²⁹ Archives municipales du Havre, « Dictionnaire des noms des rues du Havre », Editions des falaises, 2011

³⁰ Code des ports maritimes, art. L1101-3.

- UIP : zone urbaine industrielle. Cette zone est strictement réservée à l'activité portuaire et industrielle. Les équipements nécessaires au bon fonctionnement du port sont situés dans ces zones.
- UL : zone urbaine littorale. Elle correspond aux zones dédiées aux infrastructures portuaires situées en centre-ville qui sont désormais aménagées ou aménageables pour créer des espaces réservés au public tout en conservant son identité portuaire.

Certes le PLU n'apporte pas plus de détails sur la limite entre la ville et le port. Mais, il montre l'importance qu'à l'interface ville/port dans l'organisation du territoire.

II.3 Comparaison avec d'autres ports

Le port du Havre est en permanence en relation avec les autres ports français et internationaux. Lors de ce stage, d'autres Grands Ports Maritimes de France ont été contactés pour comparer leurs modes de fonctionnement avec celui du Havre. Puis, un comparatif sera réalisé avec les ports internationaux.

II.3.1 Quelques exemples avec des Grands Ports Maritimes de France

Pour répondre aux différentes interrogations concernant la gestion du port du Havre, le GPMH a été comparé à d'autres ports français. Les six autres Grands Ports Maritimes ont été contactés : Dunkerque, la Rochelle, Marseille, Rouen, Saint-Nazaire et Bordeaux. Seul le GPM de la Rochelle et de Bordeaux a accepté de communiquer des informations sur leur manière de fonctionner ainsi que des éventuelles difficultés qu'ils rencontrent au quotidien.

II.3.1.1 Le GPM de La Rochelle : l'équivalent du GPMH

Comme pour le port du Havre, la limite administrative et la limite de circonscription ont été définies par arrêté préfectoral. Le GPM de La Rochelle a également fait part de ses difficultés qu'il rencontre dans l'organisation de la gestion au niveau de son interface ville/port. Comme au GPMH, le port et la ville de la Rochelle n'arrivent pas à se mettre d'accord sur les limites d'intervention. Ici, les limites du port sont identifiées par des repères visuels.

II.3.1.2 Le GPM de Bordeaux : stratégies pour solutionner les problèmes

Pour le port de Bordeaux, la limite administrative a été fixée par arrêté préfectoral et la limite de circonscription par décret ministériel avec des plans associés « relativement » précis.

Comme au Havre, tous les terrains du Grand Port Maritime de Bordeaux ne sont pas cadastrés. Cela se fait au coup par coup en fonction des ventes (ou encore des délaissés).

Pour ne pas rencontrer les mêmes problèmes que le GPMH, la quasi-totalité de la voirie a fait l'objet d'un transfert de gestion. Un contrat a été signé avec la ville pour tout ce qui concerne l'entretien des trottoirs, et un autre avec le département pour les routes. L'intérêt de ce système est de ne pas se poser la question à savoir qui doit intervenir et où se situent les limites.

II.3.2 Un aperçu sur le fonctionnement des ports internationaux

Le GPMH est régulièrement comparé aux ports internationaux. Un rapprochement entre le GPMH et ces ports peut apporter une solution sur les méthodes de gestion.

En Europe, il existe deux types de port, ceux du nord qui sont des ports privatifs et les ports du sud qui sont sous la tutelle de l'Etat comme en France.

- Au nord, on a :
 - Le Royaume-Uni dont la quasi-totalité des ports sont privatisées. Il existe trois types de ports : les autorités locales, les TRUTS qui sont des établissements publics autonomes et les ports privés.
 - La Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, gérés par les communes (ou des Länder pour l'Allemagne). Ce système paraît être le plus simple pour tout ce qui concerne la gestion. Ici, contrairement à la France, le port et la ville n'ont pas besoin de se concerter pour mettre en œuvre des projets.
- Au sud, l'Espagne possède des ports d'Etat et l'Italie, des autorités portuaires. Ces ports sont dirigés par une autorité portuaire considérée comme des établissements publics avec une autonomie financière et gestionnaire. Ils sont également sous la tutelle du ministère des transports. Ces ports ont une gestion équivalente à celle de la France.

II.4 L'analyse des problèmes sur l'interface ville/port

II.4.1 Qu'appelle-t-on vraiment la limite ville/port ?

Les limites étudiées en première partie ne permettent pas de définir les gestionnaires à l'interface ville/port. En outre, d'après les différents interlocuteurs rencontrés pour ce dossier, il existerait une limite qui permettrait de les identifier. Or, de quelle limite s'agit-il ? Est-ce les limites actuelles ? Est-ce une autre limite ?

Ces incertitudes entraînent de nombreuses incompréhensions sur les tâches des limites actuelles. Les personnes devant intervenir au niveau des limites ne savent pas toujours où elles se situent et à quoi elles sont destinées.

Ainsi, il est nécessaire de rechercher ce qu'est la limite ville/port, qui d'après la VDH et le GPMH, permettrait de résoudre les problèmes de gestion.

Après avoir recherché tous les documents concernant les limites entre la ville et le port, il en ressort que d'autres limites autres que la limite administrative ou la limite de circonscription existent, sans vraiment être définies. Parmi ces délimitations, il y a :

- La limite domaniale :

Elle définissait la limite entre le domaine public de la ville et le domaine portuaire. Il en existe plusieurs versions. Le port possède la limite initiale de 1939. La CODAH détient la limite après modification au niveau de MuMa, des quais du bassin du roi et du bassin du commerce.

Mais, tel que mentionne Michèle COLLIN dans son ouvrage « VILLE et PORT » de 1994 en page 14: *«L'existence de cette limite juridique (limite du domaine portuaire) n'est pas suffisante à elle seule pour qualifier les espaces qu'elle contribue à constituer. Elle porte au contraire à rechercher les divers sens qu'elle peut avoir à travers l'analyse de la morphologie paysagère, des pratiques et représentations de divers groupes sociaux, de l'économie et de l'inscription territoriale des flux qu'elle génère.»*

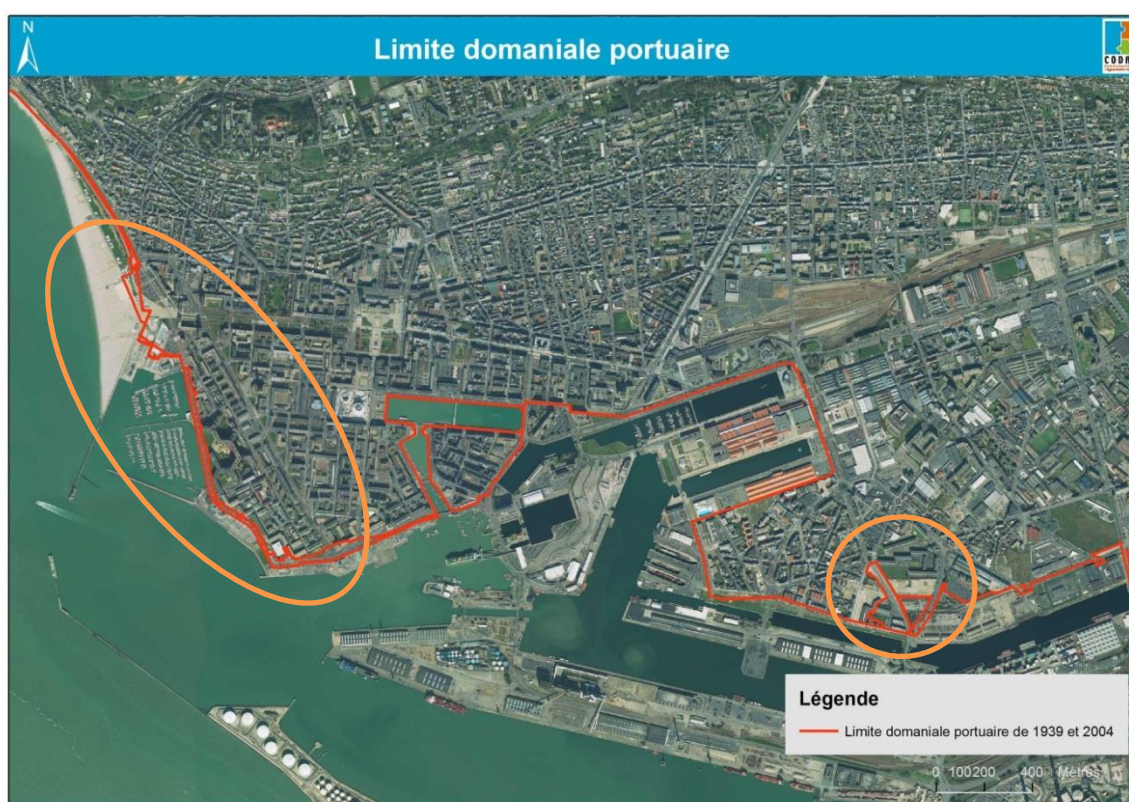


Figure 12 : Plan faisant figurer la limite domaniale qui ne correspond ni à la limite de circonscription ni à la limite administrative. A certain endroit en particulier à droite de l'image, on peut voir des dédoublements de la limite suite à des modifications ou des projets non aboutis et des zones peu claires (en bas à droite). Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

- Le projet d'interface ville/port :

Il s'agit du titre utilisé pour définir la mise à jour de la limite domaniale de 1939. Le but de projet était d' « actualiser » la limite à partir de la limite domaniale et définir des espaces à transférer à la ville. Mais ce projet n'a jamais abouti.

- Les plans de zonages :

Ces plans trouvés aux archives municipales du Havre tracent une limite sans la définir. On peut y voir une délimitation de la zone portuaire similaire à la limite administrative mais rien ne prouve qu'il s'agit cette limite.

- Les autres plans :

D'autres plans retrouvés aux archives municipales représentent des limites. Or, ici, le problème est que sur la plupart des plans la légende est absente. La nature de la limite ne peut pas être définie.

Après avoir recherché les documents concernant la limite ville/port, il a été conclu que celle-ci n'existait pas. En effet, pour de nombreuses personnes le port est une espace qui se démarque des autres comme s'il s'agissait d'une ville. Or, les Grands Ports Maritimes sont des établissements publics. Ce statut les intègre automatiquement dans le domaine public des communes dans lequel ils sont implantés. Ainsi, les ports ne peuvent pas bénéficier d'un régime extraterritorial. Ainsi, ce statut leur permet de s'implanter sur plusieurs communes.³¹ De plus, d'autres facteurs donnent l'impression que les ports sont des entités à part entière par un système de gouvernance ou encore une police qui lui est spécifique. D'autant plus, les éléments physiques qui accentuent également cette sensation de séparation avec les bassins, les ponts ou encore les clôtures nécessaires à la sécurité du port.

Il y a encore quelques années le dialogue entre le port et la ville n'était pas une nécessité. Ces deux administrateurs ont géré pendant plusieurs années leurs espaces chacun de leur côté. Or, avec l'évolution du port, les terrains du GPMH situés en centre-ville, dont l'activité portuaire n'était plus adaptée, ont été déplacés vers des ports plus modernes situés au sud. Ainsi de nombreux terrains sont restés inoccupés plusieurs années, donnant une impression de frontière. L'absence de dialogue entre la ville et le port et le manque de connaissances sur les limites n'ont pas permis de réorganiser les lieux aussitôt.

II.4.2 Une organisation parcellaire particulière

En règle générale, le domaine public est censé faire partie du domaine non cadastré. Pourtant ici, une grande partie du domaine public est parcellisé et cadastré que ce soit la voirie ou des parcelles du domaine public. Même si cela est contraire aux principes cadastraux, cette pratique donne un indice sur l'identité des propriétaires.

L'article de presse « le domaine public à parcelliser » de M. CLERGEOT de la revue *Géomètre* n°2116 de juillet-août 2014, explique que pour attribuer des droits réels

³¹ Jean-Pierre Beurier, et al., « *Droits maritimes 2015/2016* », Dalloz, 15 octobre, art. 611.51.

administratifs et pour faciliter l'enregistrement des autorisations d'occupation à la publicité foncière, il est recommandé de créer un numéro cadastral.

Ceci, a été confirmé par le service du cadastre de la DGFIP de la Seine-Maritime. Il explique que le service crée uniquement les sections lorsque le port s'agrandit. Comme avec le projet Port 2000 où de nouveaux espaces ont été créés sur la mer. Les parcelles sont réalisées ensuite par des géomètres-experts à la demande du GPMH en fonction des AOT. D'après les usages, seul le port peut demander à ce que les parcelles cadastrées soient réintégrées dans le domaine non cadastré. Or, cela est rarement pratiqué. C'est une des raisons pour lequel il existe autant de parcelles cadastrées sur le port.

En revanche, les rues sujettes à des problèmes de gestion ne sont pas cadastrées. Ni le cadastre, ni les délibérations ne permettent de définir le gestionnaire.

De même, il existe des parcelles cadastrées appartenant au GPMH en dehors de la limite de circonscription. Cela ne pose plus de problème depuis la réforme de 2008, sauf lorsqu'il s'agit de rues ouvertes au public. Le souci est de savoir qui gèrent ces espaces.

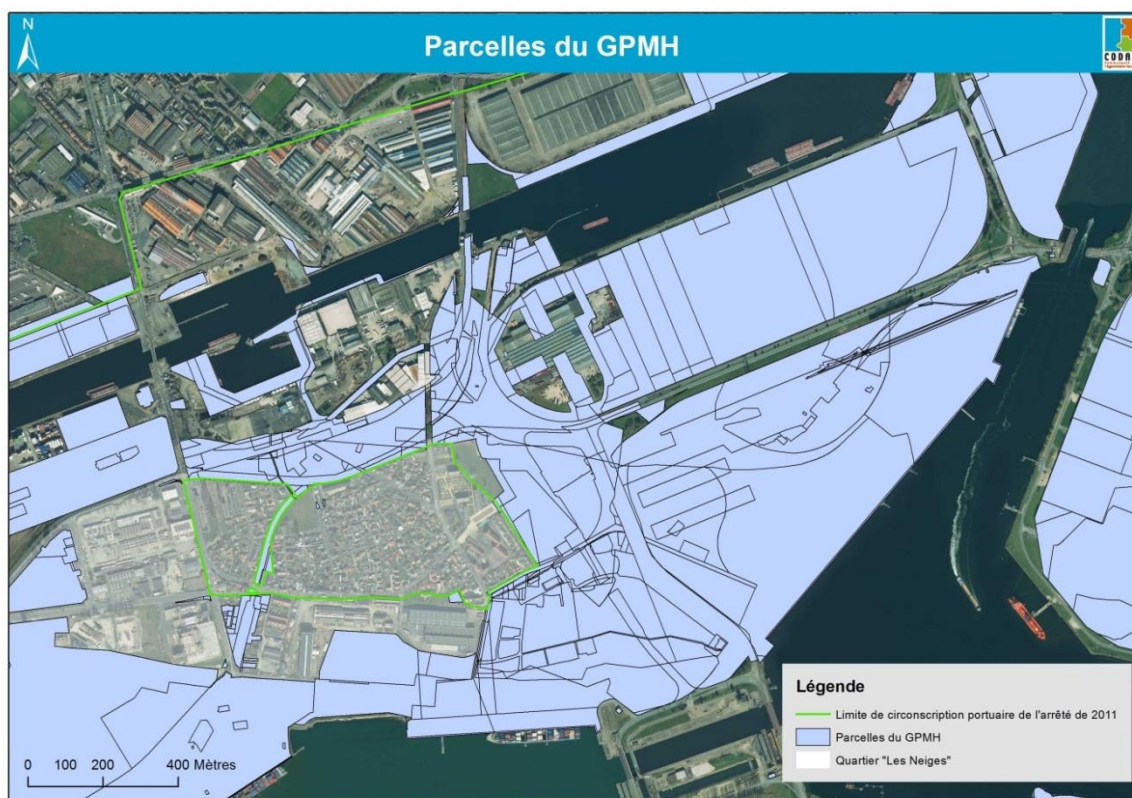


Figure 13 : Exemple de parcellisation sur la zone portuaire. Ici on peut voir que la totalité du domaine public est cadastré que ce soit la voirie ou des terrains. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

II.4.3 Les conséquences sur la gestion et l'entretien sur l'interface ville/port

Maintenant que la question de la limite et de l'organisation parcellaire est en partie résolue. Une solution doit être trouvée pour régler les problèmes d'entretien entre la ville et le port.

Une explication claire sur les limites actuelles entre la ville et le port permet de résoudre une partie des problèmes quotidiens que rencontrent le port et la ville. En effet, le port a régulièrement affaire aux agents de la voirie du Havre et du port pour connaître leur zone de travail. Malgré l'existence de plans, il demeure de nombreuses incompréhensions sur l'utilité de ces limites.

D'autre part, des incohérences dans la mise en place des limites ne facilitent pas non plus leur compréhension. Le cas le plus concret est celui du Boulevard de Gravelle. En effet, la disposition de la limite de circonscription coupe le boulevard en plusieurs tronçons géré soit par la ville, avec le quartier des Neiges, soit par le port. Le port est responsable des tronçons se trouvant avant et après le quartier des Neiges. Cette rue sera étudiée à la suite en détail lors de cas pratiques.

D'après le port et le service de la voirie de la CODAH, il existerait une convention pour définir les gérants de chaque espace. Ces services interviennent souvent au niveau de cette interface et sont souvent sujets à ces problèmes. Cette convention déterminerait la limite d'intervention entre la ville et le port. Or, le plan qui accompagne cette convention devait, à l'origine, être mise à jour régulièrement. Mais la dernière connue date de plusieurs années et rend ce plan désuet.

Cette convention a été adressée au service SIGU-Topographie au cours du stage. Elle s'est avérée n'être que le plan sur « l'état domaniale ville/port » de 2012 fourni au préalable par le GPMH. Le port fait appliquer ce plan comme limite d'intervention entre la ville et le port. Or, il n'est en rien un document officiel pour déterminer les gestionnaires de la voirie. Dernièrement, des soucis sont intervenus sur la rue des chantiers qui mène au port. Le GPMH affirme que la ville doit effectuer les travaux alors que sur ce plan, la rue est indiquée être sous la gestion de celui-ci.

Conclusion :

A la suite de ces recherches, il a été conclu que la limite ville / port n'existait pas. Avant d'affirmer cela, de nombreuses recherches ont dû être effectuées.

Une grande partie de ce stage a été consacré à cette étape. De nombreux services ont été sollicités. En effet, l'ensemble de documents nécessaires à ce dossier sont dispersés dans plusieurs services. Certaines ont été retrouvées au service foncier du GPMH, d'autre au service immobilier de la CODAH... Ces documents ont dû être demandés, sans avoir la garantie de recevoir. D'ailleurs, il est arrivé que ce travail ne soit pas considéré comme une priorité, même par les personnes concernées par ce projet.

D'autre part, certaines pistes de recherches comme les jurisprudences n'ont abouti qu'à très peu d'information.

De plus, l'ensemble des données récupérées ont dû être vérifiées et certains termes ont dû être redéfinis.

Finalement, aucune limite ne correspond aux attentes de la ville et du port. Ainsi une nouvelle devra être créée pour définir les espaces de gestion de la ville et du port.

III Mise en place d'une nouvelle limite. Application et exemples avec des cas particuliers

L'établissement d'une nouvelle limite doit respecter plusieurs étapes. En effet, elle doit tenir compte d'une certaine démarche qu'elle soit administrative ou technique. Ces différentes étapes seront exposées tout le long de cette partie.

Ce TFE, se conclura avec des études de cas rencontrés lors de ce stage avec la rue des chantiers, le Boulevard de Graville et le Quai de Southampton.

III.1 La méthodologie pour mettre en place une limite

III.1.1 L'utilité et les intérêts de créer une nouvelle limite

Comme les limites existantes et les limites retrouvées dans les archives ne permettent pas de déterminer les espaces gérés par le port ou par la ville il paraît essentiel de fixer une nouvelle limite qui aura pour objectif de déterminer les espaces de gestions de chacun.

En ce qui concerne l'emplacement de cette limite de gestion (ou limite d'intervention), l'idéal serait de garder le tracé de la limite de circonscription. En effet, même si elle ne définit pas les espaces de gestion, elle s'y approche le plus par rapport aux autres limites. D'autre part, devront être pris en compte : les parcelles du GPMH, celles devenues propriété de la ville ou celles qui ne sont plus gérés par le port.

Le but n'est pas de créer une limite de séparation entre la ville et le port mais de mettre au clair les espaces devant être gérés soit par la ville soit par le port.

III.1.2 La procédure pour fixer la limite

III.1.2.1 La prise de décision

La création d'une nouvelle limite doit respecter une procédure administrative stricte.

Dans un premier temps la décision doit émaner de la ville et du port. Au niveau du port, la décision doit venir du directoire avec l'autorisation du conseil de surveillance

III.1.2.2 La mise en place des projets de limite

Une équipe composée d'agents de la ville et du GPMH devra être créée pour réaliser le projet de la limite de gestion. Elle sera composée de deux référents ainsi que de plusieurs agents issus de divers services, tels que le service SIGU-topographie, les services de la voirie ou encore l'aménagement. Ce groupement formera le comité technique. Une délibération devra être établie auparavant pour amorcer le début des travaux.

Dans un premier temps, l'équipe aura pour but de faire le point sur les autorisations d'occupation car la limite sera tracée en fonction de ces éléments. Puis, il mettra en place une esquisse de la limite de gestion.

Ensuite, cette esquisse sera envoyée au comité de pilotage qui, dans un premier temps, fera approuver en interne la limite. Ce comité pourrait être composé d'élus issus des services de la ville, du port ou encore de personne neutre au projet comme la CCI. Puis, après validation, le comité communiquera la nouvelle limite aux élus qui délibéreront pour arrêter le projet avant l'enquête publique.

(Pour le bon déroulement de ce projet, l'idéal serait de mettre en place un retro-planning comme un diagramme de Gantt où sera figuré chaque étape, les délais ainsi que les conditions dans lequel le projet se déroulera.)

Par la suite, il serait bien d'instaurer un document définissant les missions et l'emplacement de chaque limite.

III.1.2.3 Les enquêtes publiques

Une enquête doit être obligatoirement appliquée lorsque le port subit des modifications sur son domaine. Ici, ce sont les pouvoirs de gestion qui sont remis en question.

Il existe deux types d'enquête publique.

- L'enquête publique environnementale (ou enquête publique normale) instaurée par le code l'environnement. Elle est mise en place lorsqu'une étude d'impact doit être réalisée. La durée minimale est de 30 jours. Elle est dirigée par un commissaire enquêteur nommé par le président du tribunal administratif.
- L'enquête relevant du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (ou enquête simplifiée). Cette enquête n'a pas de rapport avec l'environnement. Elle a été conçue dans le but de protéger la propriété immobilière et les droits réels. La durée minimale est de 15 jours. Elle est dirigée par un commissaire enquêteur nommé par le préfet.

Les enquêtes publiques sont établies pour de nombreuses décisions comme :

- Les expropriations pour cause d'utilité publique³²
- Les modifications des limites administratives ou de circonscription³³
- Les modifications des limites du domaine public maritime³⁴
- Les concessions de plage³⁵

³² Code des ports maritimes, art. re115-6.

³³ Code des ports maritimes, art. re211-9-3.

³⁴ CG3P, Extrait de l'art. L2124-1 et L2111-5.

³⁵ CG3P, art. L2124-4.

Dans ces cas et pour la nouvelle limite ce sera une enquête publique simplifiée. Toutes les décisions importantes relatives au port doivent être validées par une enquête publique. Dans notre cas une enquête publique simplifiée sera également nécessaire car il s'agit de la définition d'une délimitation entre deux personnes publiques. De plus, aucune étude d'impact n'est nécessaire pour ce projet.

III.1.2.4 Les délibérations et la convention.

Une autre délibération doit être organisée par le conseil municipal du Havre pour approuver la nouvelle limite ainsi que la convention après l'enquête publique. La mise en place d'une limite de gestion donnera lieu à une convention entre la ville et le port. Ce type de contrat peut être conclu entre ces deux entités car ce sont des personnes publiques mentionnées à l'article 1 du CG3P après l'enquête publique. Cette convention devra être signée par les deux partis.

III.1.2.5 Le suivi de l'évolution de la limite de gestion

Pour ne pas retrouver les mêmes problèmes de validité comme lors des différentes limites vues précédemment, il est nécessaire de mettre en place une procédure de suivi. Par exemple, une réunion annuelle peut être effectuée pour mettre à jour les éventuels changements, comme des terrains vendus ou concédés à la ville.

Il est également indispensable de déterminer les personnes qui géreront cette limite. Par exemple, il ne faudrait pas qu'une partie des modifications soit réalisée par le port et une autre par la ville. Cela rendrait la limite désuète et reproduirait le même problème que les données SIG sur les autorisations d'occupation de la base de données du service SIGU-Topographie.

Chaque modification suivra le même protocole que la création.

III.1.3 Les éléments à prendre en compte pour fixer la limite

Pour déterminer la limite de gestion plusieurs paramètres devront être pris en considération.

Lors de la mise en place de cette limite, il a été décidé de prendre comme référence la limite de circonscription tout en retenant d'autres critères. En effet, par rapport aux autres limites, le rôle de la limite de circonscription est plus en lien avec la nouvelle limite.

En ce qui concerne la précision, le mieux serait d'aller au-delà de celle de la limite de circonscription ou de la limite administrative.

A partir du 1er janvier 2019, le RTGE sera obligatoire pour les collectivités territoriales et les différentes administrations. En effet, à cette date, les réseaux sensibles en zones urbaines devront être géoréférencés dans le système national de coordonnées en classe A. Des fonds de plans les plus précis possible seront indispensables.

Pour le moment, cet outil sera alimenté par tous les plans topographiques réalisés par la ville. Ensuite, le RTGE pourra être étoffé par d'autres données comme le relevé photogrammétrique (1/1000).

D'autre part, le PCRS pourra être déduit du RTGE. Sa nomenclature est en cours de standardisation par le CNIG. Cela permettra de fixer la limite de gestion en fonction des éléments physiques du terrain tout en ayant une précision de quelques centimètres.

A l'heure actuelle, pour la réalisation de l'esquisse, plusieurs fonds de plan sont utilisés comme le cadastre ou l'orthophotographie. Le RTGE sera utilisé plus tard lors de sa mise en place.

Ensuite, l'idéal sera de fixer la limite, comme lors d'un procès-verbal de bornage, en fonction des éléments physiques et en établir la description.

Dans un premier temps, tous les terrains aliénés à la ville devront être retirés de la nouvelle limite. En effet, de nombreux terrains ont été acquis par la Ville du Havre lors du réaménagement de l'interface ville/port et sont restés dans les limites portuaires.

D'autre part, tous les terrains qui ne sont plus à la charge du port, devront également rester du côté de la ville. Pour cela, toutes les autorisations d'occupation seront identifiées et vérifiées, tel que :

- les concessions
- les transferts de gestion
- les autorisations d'occupation temporaire.



Figure 14 : Représentation du projet de la limite de gestion en fonction des zones sous autorisation d’occupation et du cadastre. Les pointillés indiquent les espaces dont le gestionnaire est incertain. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

En ce qui concerne les transferts de gestion, le plan de domanialité de 2012 fut pris en compte pour délimiter les terrains qui ont été cédés à la ville. Or, depuis son élaboration, ce plan n’a jamais été mis à jour. Chaque information doit être vérifiée avant d’être utilisée pour le tracé de la nouvelle limite.

Par ailleurs, certains usages ne doivent pas être négligés. En effet, une bande de 5 mètres entre le bord des bassins et les limites doivent être respectées (sauf au niveau du Quai Casimir Delavigne où seulement une bande de 4 mètres doit être conservée). D’autre part, tous les équipements portuaires doivent rester sous la gestion du port.³⁶

Enfin, l’orthophotographie a été parfois utilisée en cas de doutes. En effet, des délimitations physiques y sont visibles. Par exemple, au niveau de la rue bellot, un espace faisait l’objet d’une AOT. Or, la date de cette autorisation d’occupation est expirée. Aucun document ne permettait de savoir si elle était toujours d’actualité. En revanche, sur le terrain, une clôture y a été installée. Celle-ci étant visible sur l’image aérienne, la limite a pu être tracée.

³⁶ Codes des Transports et des ports, art. L.5312-2.

Malgré tout, la ville et le port devront se mettre d'accord sur certains points. En effet, les discordances entre les informations enregistrées de la base de données SIG du service SIGU-Topographie et sur l'état actuel des contrats de passation devront être mises à jour. À l'heure actuelle, le service foncier n'est pas en mesure de fournir les documents. Ainsi, certaines données doivent être employées avec précaution.

Il subsiste des rues, à l'extérieur de la limite de circonscription, parcellisées et cadastrées ouvertes au public au nom du GPMH alors que la plupart des rues ont un accès restreint. D'autres parcelles appartenant au port chevauchent la limite de circonscription. Ici, la question est de savoir s'il faut suivre la limite de circonscription ou est-ce qu'il faut prendre en considération ces parcelles.

En outre, même en prenant en compte tous les éléments, certains cas comme la rue des chantiers ne sont pas résolus. Cette rue fera l'objet d'une étude approfondie par la suite.

Pour le moment, la priorité est de définir la limite de gestion au niveau de la ville du Havre (même si cela n'empêche pas de prolonger la limite de gestion au-delà du Havre).

Au final, la limite de gestion serait une sorte de mise à jour de la limite de circonscription. Sauf qu'ici, seuls le GPMH et la ville sont concernés par ce projet et que la limite de circonscription ne détermine pas les espaces de gestion, mais uniquement les espaces où il peut y avoir une activité portuaire.

Pour rappel, le GPMH s'étend sur plusieurs communes. Si le projet va au-delà de la Ville du Havre, les communes concernées devront être appelées à participer au projet.

III.2 Utilisation et nécessité des outils SIG

III.2.1 Pourquoi l'utilisation de l'outil SIG ?

L'intérêt d'utiliser un logiciel SIG est de pouvoir manipuler simultanément des données, notamment avec les outils de requêtes qui facilitent les recherches. Cet outil permet également de gérer plusieurs types d'informations et de données entre elles, tels que les orthophotographies, les polygones pour les limites, les polygones pour les zones du PLU...

D'autre part, comme le port et la Ville du Havre utilisent des logiciels de SIG cela permettra d'échanger des données plus facilement grâce au portail cartographique. De plus, ils restent plus aisément dans la mémoire collective et sont facilement modifiable puisque la trace vecteur est conservée. L'utilisation des logiciels de SIG dans ce dossier permettra aussi d'enrichir la base de données du service SIGU-Topographie. En effet, plusieurs couches vont être créées à la suite de ce projet tel que la nouvelle limite de gestion ou encore les superpositions d'affectation.

Depuis le début du stage, de nombreuses données émanant de la base de données de la CODAH ont été utilisées. Quelques-unes ont pu être comparées avec les données du GPMH. D'autre part, après vérification, certaines d'entre elles se sont avérées être fausses ou désuètes, en particulier sur les autorisations d'occupation et les dates de début et de fin de contrat. Ce dossier permettra de mettre à jour ces données.

III.2.2 La réalisation de nouvelles couches

Une couche a été créée pour la réalisation de la limite de gestion, seule une polygone est nécessaire. (Annexe 12)

Pour le moment les fonds de plans utilisés sont l'orthophotographie de 2014 et le cadastre. Plus tard, une couche plus précise sera élaborée en s'appuyant sur le RTGE.

Une autre a été réalisée pour enregistrer les informations se trouvant sur le plan de domanialité de 2012 fournie par le port. Ainsi, des champs concernant le type de transfert y ont été enregistrés pour informer s'il s'agit d'une vente, d'une AOT ou une concession. D'autres données y ont été enregistrées comme la date du transfert, la surface du terrain et le destinataire. Par la suite l'idéale serait de réaliser une couche pour chaque type de contrat de passation dont une sur la superposition d'affectation et mettre fin aux couches confuses.

Une dernière couche provisoire a été réalisée pour mettre en avant les doutes sur l'identité du gestionnaire, notamment les problèmes de données liées aux contrats de passation enregistrées dans la base de données. Cette couche sera effacée par la suite lorsque toutes les autorisations d'occupation seront vérifiées.

III.3 La rue des chantiers : un manque de connaissances sur les limites

III.3.1 Les incertitudes sur la limite entre la ville et le port

La rue des chantiers est une rue permettant l'accès au GPMH par le Pont VI. Cette rue pose régulièrement problème pour tout ce qui est de la gestion et de l'entretien. En effet, la ville et le GPMH sont souvent sollicités pour connaître la limite ville/port.

Récemment, le port a été contacté pour obtenir des informations sur les limites et sur la propriété des terrains situés au nord du Pont VI. Ainsi, tous les documents concernant cette rue ont été étudiés :

Au niveau juridique, la rue des chantiers a connu plusieurs changements. Cette rue a été classée voie communale par la délibération n°61 du 30 novembre 1959. A cette époque, elle débutait au 42 Boulevard de Graville (côté port) jusqu'au boulevard d'Harfleur (ancien boulevard de Leningrad côté ville) et faisait 8 à 20 m de large et 2.770 km de long.

Plus tard, afin de faciliter la réalisation de travaux ferroviaires, la rue a été en partie déclassée entre l'avenue du 16^e port et le canal de Tancarville par délibération le 10 juin 1966.

Même si la rue au nord du pont est classée dans le domaine public, cela n'est pas une preuve suffisante pour déterminer le gestionnaire. Comme il a été vu précédemment, la délibération ne fait pas de différences entre le domaine du port et le domaine de la ville. De ce fait elle ne précise pas les espaces gérés par la ville ou le port.

D'autre part, le cadastre fut un outil essentiel pour connaître les potentiels propriétaires des terrains. Or, contrairement à de nombreuses rues du port, la rue des chantiers n'est pas cadastrée. Seules quelques parcelles sur les côtés de la rue, que ce soit au nord ou au sud du pont VI, appartiennent au port. Les titres de propriété devront être vérifiés pour chaque parcelle.

La limite domaniale de 1939 fut également consultée. Celle-ci peut donner des indices pour mettre en place la limite de gestion. Sur ce plan, la limite se situe juste au nord du pont, quasiment au même endroit que la limite administrative actuelle.

Quant au plan domaniale de 2012, celui-ci indique que la totalité de la rue se trouvant dans la limite de circonscription est à la charge du port. Pour rappel, la limite domaniale de 1939

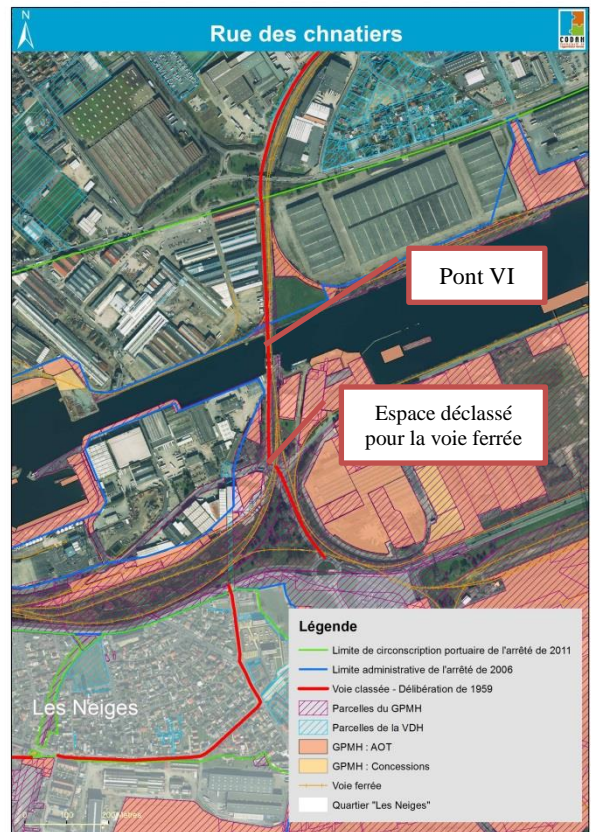


Figure 15 : Représentation de la rue des chantiers avec la limite administrative et la limite de circonscription. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Héléne CARON

et le plan de 2012 ne sont plus d'actualité et chaque information doit être contrôlée. Ces plans sont à titre indicatif.

D'autre part, ni la limite de circonscription, ni la limite administrative ne sont censées déterminer les gestionnaires. Or, il est écrit dans l'article L1101-3 du code des ports maritimes que la limite de circonscription permet « *d'aménager et gérer les zones industrielles et de logistique liées à l'activité du port* ». Est-ce que la partie de la rue des chantiers, qui se situe dans la limite de circonscription, peut être considérée comme un équipement permettant le bon fonctionnement de l'activité portuaire ?

Finalement, aucun document ne prouve qui est le propriétaire de cette voie.

III.3.2 Les solutions apportées grâce à la nouvelle limite

La difficulté à cet endroit sera de se mettre d'accord sur l'emplacement de la limite de gestion. Car, en effet, cette rue fait l'objet de nombreuses mésententes en ce qui concerne l'entretien et les travaux. D'autre part, les documents analysés précédemment sont eux-mêmes en contradiction. Si on reprend, selon les délibérations, c'est la ville qui est à la charge de toute la rue ; selon la limite domaniale de 1939, c'est le port et la ville en fonction de la disposition de la limite ; et si on suit le plan de 2012, le port entretiendrait la rue à partir de la limite de circonscription. (Voir plans ci-dessous) Aucun de ces documents ne répond vraiment aux problèmes de gestion.

Ainsi, si on suit les critères établis de pour mettre en place la limite, la logique serait de suivre la limite de circonscription portuaire.

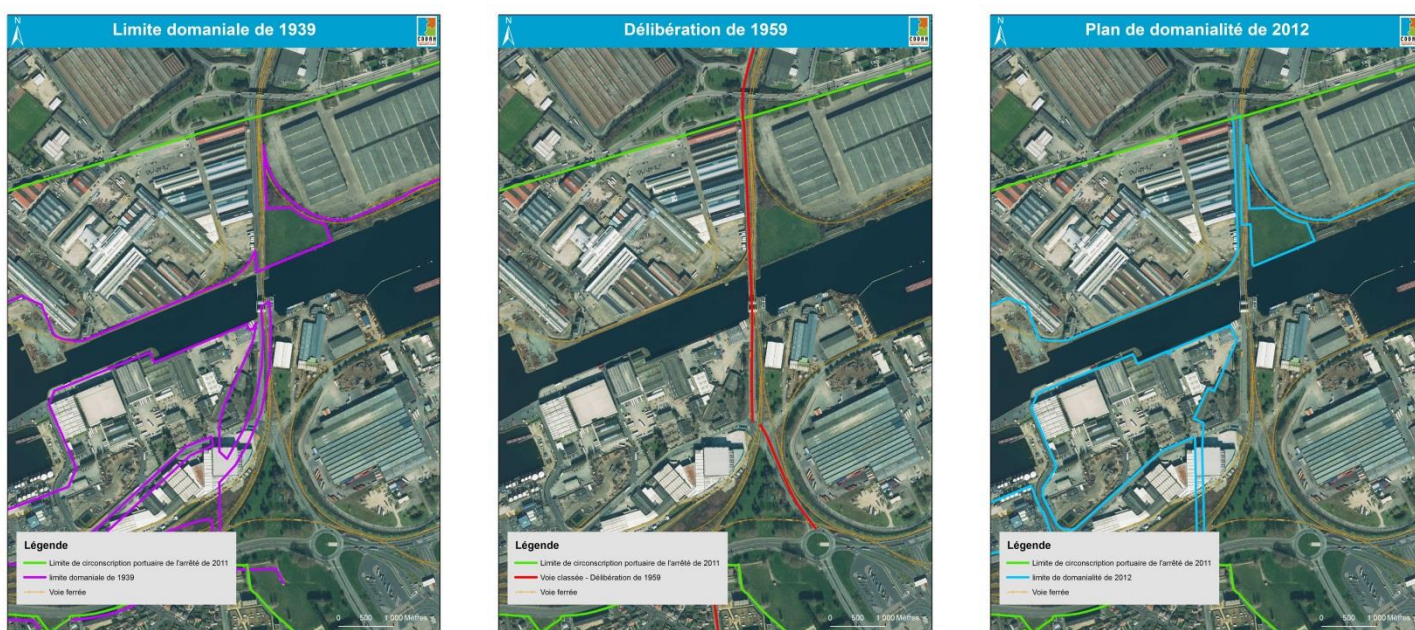


Figure 16 : Comparaisons entre la limite domaniale de 1939, la délibération de 1966 et le plan de domanialité de 2012.

- Sur le premier plan, la rue des chantiers est sous la gestion de la ville avant le pont VI, pour le reste la limite de 1939 et le tracé actuel ne sont plus en adéquation.
- Le plan « Délibération de 1959 » indique les parties de la voie classées.
- Le dernier plan montre que la rue des chantiers est à la charge du GPMH. Ce plan est en contradiction avec la délibération de 1959.

Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

III.4 Le Boulevard de Gravelle : une organisation complexe

III.4.1 Un découpage incohérent et ses conséquences

Comme pour la rue des chantiers, le Boulevard de Gravelle est un accès inévitable pour se rendre au port mais aussi au quartier des Neiges par le pont V.

Ici, le problème vient de la position des limites entre le port et la ville. Effectivement, à l'intérieur de la limite administrative et de la limite de circonscription se trouvent des espaces enclavés délimités par ces mêmes limites. Ce découpage entraîne des doutes sur la fonction des limites en particulier lors de travaux ou d'opérations d'entretien.

Parmi les espaces délimités par la limite de circonscription se trouve le Quartier des Neiges. L'emprise de ce quartier rend la ville gestionnaire de cette partie du boulevard.

De plus, si l'on regarde le plan domanialité de 2012, celui-ci définit la gestion du boulevard en fonction de la limite de circonscription et fait de la ville gestionnaire de cet espace.

En revanche, sur la limite domaniale de 1939, la totalité du boulevard, sauf le pont V, sont gérés par la ville. Une nouvelle fois, des contradictions entre les documents ont pu être constatées. Or, ce document à cet endroit est peu fiable car depuis, cet espace a connu de multiples transformations avec la création du Quartier des Neiges et le développement de l'activité portuaire.

Le Boulevard de Gravelle a été classé en voie publique par la délibération n°61 du conseil municipal le 30 novembre 1959. Cette délibération atteste que le boulevard a été classé comme « chemin inscrit sur la liste des voies communales ». Il est seulement décrit comme ayant une largeur de 20m et faisant 2 614m de long, allant de la mer jusqu'au 416 rue Aristide Briand. Or, une nouvelle fois, la délibération ne fait pas de différence entre le port et la ville et ne définit pas de gestionnaires. De plus, le Boulevard de Gravelle n'est pas cadastré. Aucune présomption de propriété ne peut y être établie.

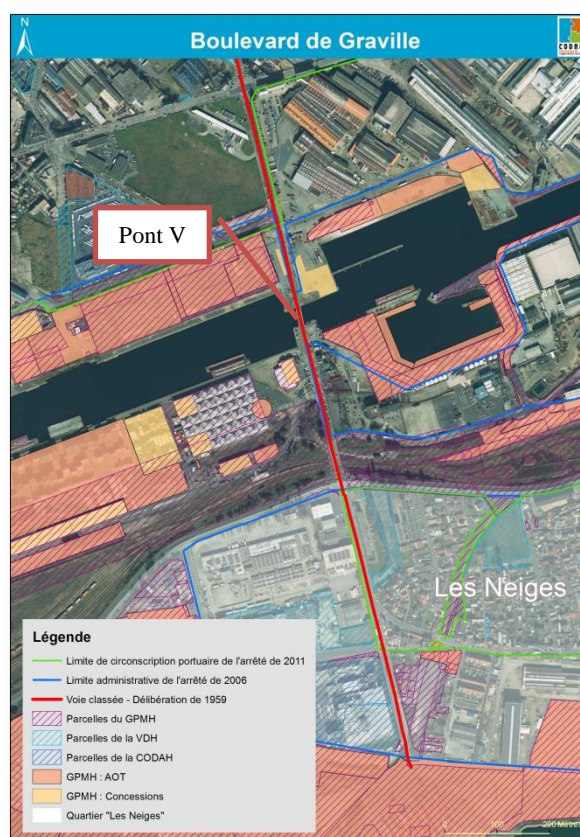


Figure 17 : La limite administrative et la limite de circonscription au Boulevard de Gravelle. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON.

III.4.2 La nouvelle limite : un moyen d'effacer les incohérences ?

Comme pour la rue des chantiers, pour le moment, la limite de circonscription sert de référence. Or, cela ne résout pas le problème de sections. Si on suit cette limite, celle-ci laisse toujours un tronçon qui serait à la charge de la ville et le reste au port.

Peu de critères permettent de fixer précisément la limite de gestion. Pour le moment les solutions sont soit de laisser la limite telle quelles, soit de céder tout le boulevard au GPMH ou à la ville. Bien sûr, cela doit se faire avec l'accord du port. On ne peut pas imposer au GPMH la gestion de tout le boulevard côté port.

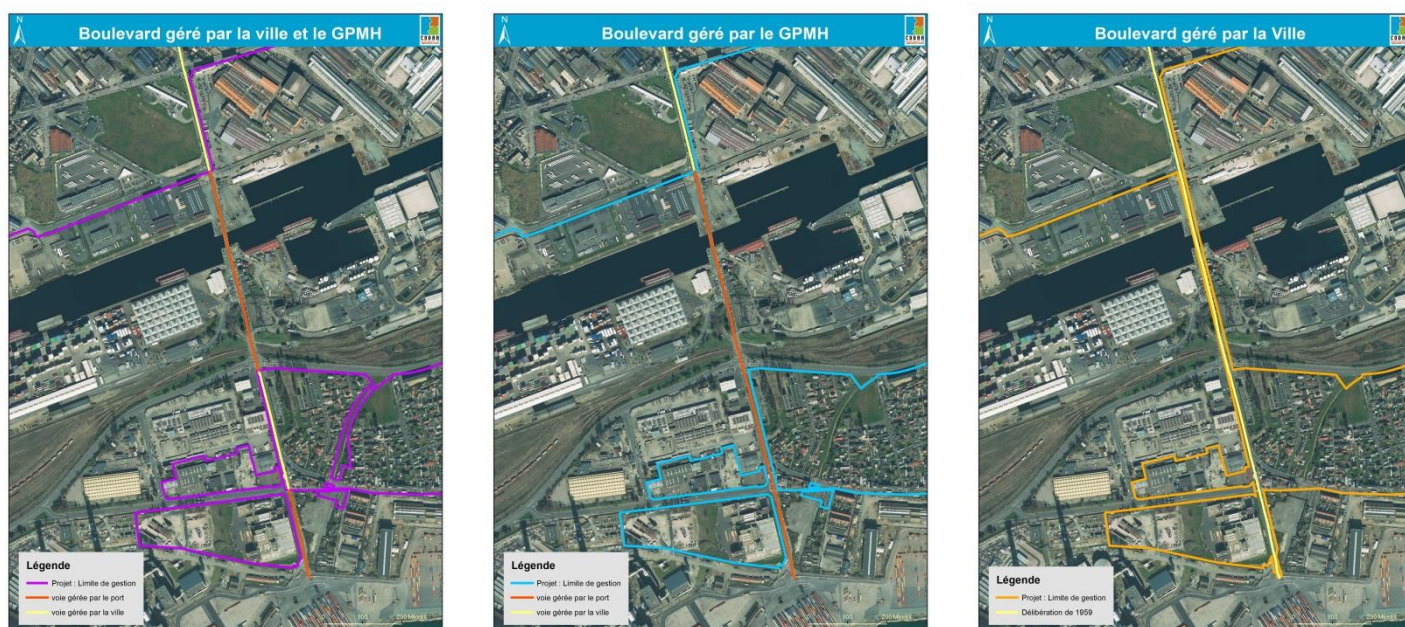


Figure 18 : Propositions de mise en place de la limite de gestion. :

- Pour la première proposition, la limite de gestion garde le même tracé que la limite de circonscription au niveau du Boulevard de Gravelle. Ici, la gestion est alternée entre la ville et le port.
- Sur la seconde proposition, la partie du boulevard à partir du pont V est sous la gestion du port.
- Quant à la dernière proposition, la totalité du boulevard reviendrait à la ville.

Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON.

III.5 Le projet du Quai de Southampton

III.5.1 Un quai évolutif

Depuis la création de la Ville du Havre, le Quai de Southampton a connu de nombreux changements. Ancien Grand Quai, il porte le nom de Quai de Southampton depuis la délibération n°5 du 20 juin 1913 suite au jumelage entre le Havre et Southampton. A cette époque le quai était un élément moteur dans l'activité portuaire.

En 1944, il fut, en grande partie détruit par les bombardements et sera réaménagé avec des quais plus larges afin de répondre aux besoins et s'adapter aux nouvelles technologies de l'époque.

La délibération n°61 du 30 novembre 1959 classe le Quai de Southampton comme « voie publique à incorporer ultérieurement dans la catégorie de voies communale ». Il y est écrit qu'il s'agit d'une voie de 12 m de large et de 330 m de long commençant au 6 rue de Paris jusqu'au 4 Quai de Notre-Dame. Depuis, nous ne savons pas si une nouvelle délibération a eu lieu pour classer définitivement cette voie dans le domaine public de la ville.

Aujourd'hui, la quasi-totalité de l'activité portuaire est localisée au Sud du port pour répondre aux évolutions techniques du transport maritime. Ainsi, le quai n'est plus adapté aux trafics maritimes actuels mais possède un véritable potentiel foncier pour valoriser l'entrée du port.

III.5.2 La présentation du projet en cours

A partir de 2017 le Quai de Southampton sera réaménagé dans le but de redonner un second souffle à cette partie de la ville. Cette zone sera un espace dédié à la balade et aux activités de plein air. Il permettra aux promeneurs de redécouvrir le port sous un autre angle. De même, il valorisera l'architecture Perret et le Muma (Musée Malraux) classés au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il sera une continuité de la promenade de la plage tout en gardant l'identité portuaire des lieux, comme avec la conservation de la capitainerie et l'espace Graillot (salle d'exposition du port).



Figure 19 : Projet du Quai de Southampton : Avant et Après. Source : base de données du service SIGU-Topographie et havre.com

Les travaux seront divisés en trois étapes avec en premier le réaménagement du Quai de Southampton, puis la Chaussée Kennedy et enfin le Boulevard Clémenceau.

Les travaux seront en grande partie à la charge de la ville du Havre. Ils commenceront en 2016 et se termineront en 2017 avec une première phase qui devrait être terminée pour les 500 ans de la naissance du Havre. L'architecte Michel DESVIGNE, qui a participé au réaménagement du Vieux-Port de Marseille et le nouveau stade de Bordeaux, sera le maître d'œuvre de ce projet.

III.5.3 L'organisation du territoire pour le projet

Le Quai de Southampton se situe au niveau de l'interface ville/port. Évidemment, la limite de circonscription et la limite administrative passent à cet endroit. Même si, la limite administrative et la limite de circonscription ne servent pas à déterminer la limite de gestion, l'image aérienne ci-dessous, montre les incohérences sur la mise en place de ces limites. Vu l'écart entre les deux limites, il aurait été logique de les superposer.

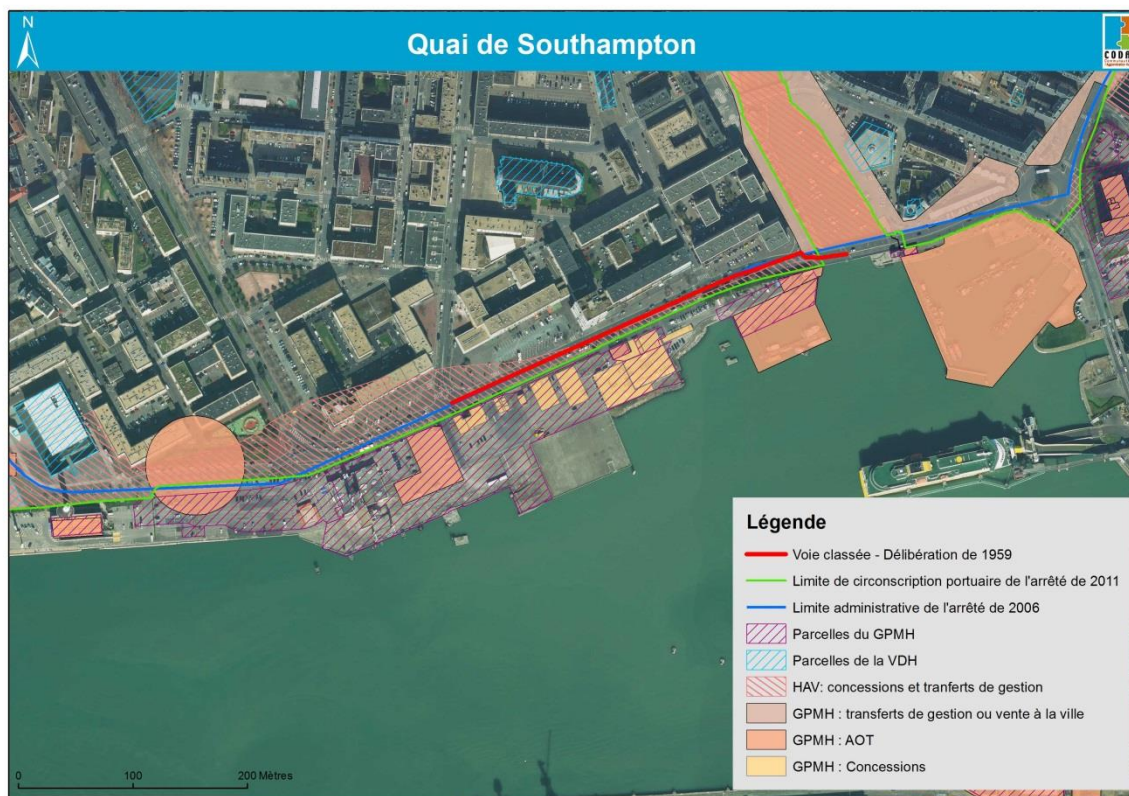


Figure 20 : L'organisation de l'occupation des sols au niveau du Quai de Southampton. Source : Arcgis – base de données du service SIGU-Topographie, réalisé par Hélène CARON

Parmi les documents utilisés pour l'étude de cette zone figure, une nouvelle fois, la limite domaniale de 1939. C'est en particulier sur cette zone qu'il est possible de voir que cette limite n'est plus compatible avec le réaménagement du centre-ville. À l'époque de sa mise en place, la limite avait été fixée de manière précise, avec des plans cotés. Or, depuis la reconstruction du centre-ville, on peut voir que celle-ci passe à travers les bâtiments. Ainsi, elle ne peut pas être utilisée pour déterminer la limite de gestion.

D'autre part, une recherche a été effectuée au niveau du cadastre afin de vérifier la propriété des parcelles et connaître leur position par rapport aux limites. Le cadastre a été comparé sur différentes époques pour connaître son évolution. Aujourd'hui, la totalité des parcelles sur notre zone d'étude appartiennent au port. En revanche, lorsque nous regardons le cadastre de 1953 aucune parcelle n'est cadastrée. (La section actuelle correspondant au Quai est la NA alors qu'en 1953 il s'agit de la section HE ([annexe 10](#))). La parcellisation du port se serait faite au fur et à mesure des demandes d'AOT. (Au cours d'une réunion nous avons appris que la parcellisation du quai s'est faite pour mettre en place des gares, mais aucun document ne prouve cela). Quelques parcelles sont encore sous AOT.

L'étude des limites entre la ville et le port sur le Quai de Southampton sera utile pour plus tard car la limite de gestion sera mise en place ultérieurement. Pour le moment, la ville et le port, se sont organisés autrement pour déterminer les gestionnaires de chaque espace.

III.5.4 La superposition d'affectation : une solution au problème de gestion

Le projet de réaménagement du Quai de Southampton va faire l'objet d'une superposition d'affectation. Pour qu'il y est ce type de convention, il faut qu'une imbrication soit créée entre l'occupant initial et le nouveau. Ici, l'occupant initial est le port et celui qui bénéficiera d'une partie de cet espace est la ville. Il est nécessaire que l'affectation initiale soit conservée tout en ajoutant une nouvelle, autrement dit, l'occupant primaire sera toujours présent mais une partie de l'espace sera utilisé par un autre. A cet endroit, l'aspect portuaire sera conservé grâce aux quais et à la capitainerie, auquel seront ajoutés des espaces d'accueil au public. Un bilan de coût de revient doit également être effectué afin d'évaluer les éventuelles indemnités. D'autre part, il faut deux personnes publiques pour mettre en place une superposition d'affectation. Ici, cela est possible car le port est un établissement public et la ville du Havre, une collectivité.

Les superpositions d'affectation font l'objet d'enquêtes publiques simplifiées. Il y en aura une sous la direction du port pour valider la superposition d'affectation et une autre sous la direction de la ville pour approuver le projet. Les droits et obligations de chacun devront être arrêtés auparavant pour que ces deux dossiers soient regroupés en une enquête. Après accord, le projet doit être envoyé au conseil de surveillance du port et être validé par le directoire. Puis, il sera envoyé à la préfecture pour mettre en place l'enquête. La convention sera signée après avis favorable du commissaire enquêteur.

Pour le moment, la convention de superposition est en état de projet. Elle est composée de plans et d'un tableau de répartition d'entretien entre la ville et le port (Annexe 11).

Sur les plans figurent l'emprise du projet, une nouvelle « limite ville/port » et les zones restant à la charge du port. Ainsi, le port reste le gestionnaire des abords de la capitainerie, de l'espace Graillot, du parking des pêcheurs, des ouvrages de protection contre la mer et d'une plateforme.

Le marché d'appel d'offre se fera par tranches conditionnelles. La superposition ne pourra être appliquée que lorsque chaque tranche sera validée et terminée. Si les espaces concernés par les tranches conditionnelles ne sont pas affermies, le port récupèrera les terrains. Pour le moment une AOT a été autorisée en attente de la fin des travaux et de l'instauration de la superposition d'affectation.

En ce qui concerne la gestion, un tableau a été mis en place pour déterminer avec précision les gestionnaires de chaque espace. Le tableau est divisé par « secteurs » qui définissent un « type d'ouvrage » comme le mobilier, la signalisation... Pour chaque secteur figurent le type d'intervention à appliquer au lieu, les périodes d'entretien, le propriétaire et le gestionnaire de chaque espace. Ce système nous permet de ne plus nous préoccuper de la limite ville/port. Ce mode de gestion a déjà été mis en place lors du projet d'entrée de ville.

Lors des projets préprofessionnels effectués, avec mon groupe d'étude, nous avons réalisé un projet sur « Le concept PUG appliqué à l'analyse spatiale des aires d'autoroutes ». Ce concept avait pour objectif de parcelliser le domaine public tout en déterminant les Propriétaires, les Usages et la Gouvernance/ le Gestionnaire des lieux. En général, chaque principe est représenté par un plan.

Ici, le GPMH a employé involontairement le concept PUG à ce projet en énumérant dans un tableau les propriétaires, l'usage et les gestionnaires.

Quant au projet de limite de gestion entre la ville et le port, celui-ci ferait allusion au principe de Gouvernance.

La limite administrative et la limite de circonscription gardent leur rôle initial.

III.5.5 La mise en place de la nouvelle limite

Lors de l'étude des différentes données, toutes les parcelles du GPMH et autorisations d'occupation sont en retrait derrière la limite de circonscription. Aucun élément du port n'aurait pu remettre en cause le fait d'utiliser la limite de circonscription comme référence pour déterminer la limite de gestion.

Or, la limite devra être fixée en fonction du projet d'aménagement du Quai de Southampton. Une grande partie du quai sera sous la gestion de la ville. La nouvelle limite devra prendre en compte les espaces et les équipements portuaires toujours à la charge du port ainsi que les données du tableau de « proposition de répartition d'entretien ».

Conclusion :

La mise en place d'une limite de gestion doit respecter un cheminement long et rigoureux. Avant toutes démarches administratives, le GPMH et la ville doivent se mettre d'accord sur la limite, en particulier sur certains points comme le découpage incohérent du Boulevard de Graille ou sur la validité de certaines passations de gestion.

Ensuite, toute une démarche administrative doit être appliquée pour faire valider cette limite, que ce soit du côté du port ou du côté de la ville. La mise en place complète peut prendre entre 1 à 2 ans.

Contrairement à la limite administrative et la limite de circonscription, cette limite prendra en compte les terrains qui ne sont plus gérés par le port. Cette nouvelle limite répond aux besoins de la ville et du port en matière d'entretien et de gestion à l'interface ville/port.

Conclusion

La gestion territoire portuaire est une organisation qui possède des caractéristiques qui lui son propre. L'étude de son fonctionnement m'a permis d'enrichir mes connaissances sur tout ce qui concerne le domaine public maritime. Effectivement, l'organisation portuaire est un élément peu approfondi en cours alors que celle-ci a une place importante dans l'économie, l'organisation et l'identité du pays.

Les Grands Ports Maritimes de France détiennent des méthodes de gestion différentes de celui des communes. Ces oppositions peuvent mener parfois à des désaccords surtout pour tout ce qui est en rapport avec l'entretien et la gestion.

Ce TFE comporte à la fois un aspect juridique pour tout ce qui se rapporte au foncier, et un aspect technique avec l'emploi de logiciel de géomatique comme Autocad et surtout Arcgis.

Ce sujet a permis de comprendre le fonctionnement du port et d'y réaliser une étude approfondie.

L'objectif de ce dossier était de rechercher la limite entre la ville et le port.

Dès le début du stage, de nombreuses interrogations se sont posées comme : comment la limite définie par la ville et le port a-t-elle pu disparaître ; quel est son rôle et celui des autres limites ou encore quelles sont les démarches à entreprendre pour la remettre en place ?

La première étape a été de comprendre la fonction des différentes limites appliquées à l'heure actuelle au port, ainsi que l'organisation du port. Cette partie a permis de conclure que les limites actuelles ne permettaient pas de déterminer les différents gestionnaires entre la ville et le port, que ce soit la limite du domaine public, la limite de circonscription ou la limite administrative. En effet, ces limites disposent d'objectifs particuliers qui leur sont attitrés et n'ont pas pour but de créer une séparation entre ces deux domaines.

Une seconde étape était d'effectuer des recherches sur la limite ville/port. Quelques-unes ont été retrouvées mais beaucoup étaient caduques comme la limite de domanialité portuaire de 1939. Par conséquent, aucune de ces limites n'a répondu aux attentes de la ville et du port. Certaines sont même à l'origine des incompréhensions dans le rôle des limites encore usuelles. Ainsi, la recherche d'une définition de cette limite fut abandonnée. D'autre part, il a été conclu que seules la limite de circonscription et la limite administrative étaient fiables et opérationnelles.

Comme la limite entre la ville et le port n'existait pas, il a été conclu qu'il était nécessaire de créer une nouvelle limite répondant aux problèmes de gestion. Ainsi, tous les terrains qui n'étaient plus à la charge du GPMH se trouvant dans la limite de circonscription ont été écartés de la nouvelle limite.

Pour finir, quelques rues et espaces ont été étudiés en raison de leurs particularités et du fait qu'ils posent régulièrement problème.

Le Quai de Southampton fait partie de ces cas. En effet, cette zone va faire l'objet d'une superposition d'affectation suite à un projet de réaménagement. Ce type de procédure permet d'imbriquer deux propriétés publiques sur un même espace tout en gardant son affectation initiale. La manière dont cette procédure a été mise en place s'apparente grandement au concept PUG que j'ai pu étudier lors des projets préprofessionnels en deuxième année de Master. Ainsi, la parcellisation du domaine public sur l'ensemble du territoire permettrait de ne plus avoir ce type de conflit entre ces deux entités.

D'un point de vue professionnel, ce TFE m'a permis de découvrir une nouvelle structure où le métier de géomètre pouvait être exercé. Après avoir travaillé dans des cabinets de géomètre-expert et dans une entreprise de travaux publics, ce stage fut une nouvelle expérience enrichissante. J'ai également pu mettre en pratique les connaissances apprises au cours de ce Master.

D'autre part, j'ai pu percevoir de nouveaux métiers en lien avec l'activité des géomètres comme la cartographie ou la 3D. De plus, cela fut l'occasion de rencontrer d'autres structures en lien avec le service SIGU-Topographie tel que les agents du GPMH, les archives du Havre et d'autres services de la Ville du Havre ou la CODAH.

Liste des figures

Figure 1 : Espace portuaire du GPMH

Figure 2 : Représentation de l'évolution des limites de circonscription

Figure 3 : Représentation de la limite de circonscription de l'arrêté de 2011

Figure 4 : Représentation de l'évolution de la limite administrative au Havre

Figure 5 : Représentation de la limite administrative de l'arrêté de 2006

Figure 6 : Zones Maritimes et Fluviales de Régularisation du Havre arrêté en 2013

Figure 7 : Les différents propriétaires enregistrés dans la limite de circonscription du GPMH

Figure 8 : Les différentes occupations du sol sur le port

Figure 9 : La limite domaniale sur une photographie aérienne de 1939

Figure 10 : Ecart entre la limite administrative du GPMH et celle de l'arrêté de 2006

Figure 11 : Zone UIVP, UIP et UL du PLU

Figure 12 : Limite domaniale portuaire

Figure 13 : Parcelles du GPMH

Figure 14 : Mise en place de la limite de gestion

Figure 15 : Rue des chantiers

Figure 16 : Comparaisons entre la limite domaniale de 1939, la délibération de 1966 et le plan de domanialité de 2012

Figure 17 : Boulevard de Graville

Figure 18 : Propositions de mise en place de la limite de gestion

Figure 19 : Projet du Quai de Southampton : Avant et Après

Figure 20 : Quai de Southampton

Bibliographie

Code

- Code de l'environnement
- Code des ports et des transports
- Code général des propriétés des personnes publiques
- Code des collectivités publiques
- Code de l'urbanisme
- Code de la voirie routière
- Droit des ports

Livre

- Archives municipales du Havre, « *Dictionnaire des noms des rues du Havre* », Editions des falaises, 2011.
- Bruno LECOQUIERRE, « *L'estuaire de la Seine, espace et territoire* », Broché, 2000.
- Michèle COLLIN, « *La ville et le port* », L'Harmattan, 1994.

Articles

Pierre CLERGEOT, « Domaine public à parcelliser », *Géomètre*, n°2117 juillet-août 2014, p.16-18

Sites internet

- L'ENS, « *Le Havre interface ville-port* », 2014-2015, www.geographie.ens.fr
- Légifrance : www.legifrance.gouv.fr
- Site du port du Havre : <http://www.havre-port.com>
- Site de l'HAROPA : www.haropaports.com
- Site du préfet maritime : www.premar-manche.fr
- Site du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Maritime-et-Fluvial>
- Site des archives du havre, fonds cartographiques : www.archives.lehavre.fr
- Site des archives départementales, cadastre : www.archivesdepartementales76.net

Documents divers

- HAROPA, « *Guide du port du Havre* », 2014.
- Préfet maritime de la manche et de la mer du nord, « *Mémo au maire* », 2014.
- Laurent BORDEREAUX, « *le service public portuaire français* »
- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, « *Police des ports maritimes et transport de marchandises dangereuses* », 2012.
- Député Roland BLUM, « *Rapport à M. le Premier ministre ; La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes* », 2010.

Mémoires

- TFE de Cyril MONGENOTY, « *La connaissance du foncier au sein d'une grande ville grâce au développement d'un SIG : exemple du référentiel foncier du Havre* », ESGT, 2013.
- TFE de Manuel OUDARD, « *Mise en place d'une analyse de type PUG en zone portuaire ancienne à Sète* », ESGT, 2014.
- TFE de Simon CHARDON, « *Le concept « P.U.G. » au service de la parcellisation, la délimitation et l'aménagement du domaine public. Quelles applications pour les digues de la Loire ?* »

Supports de cours

- Droit de propriétés publiques avec M. CHAUVIN (ESGT)
- Droit de l'urbanisme avec M. CHAUVIN (ESGT)
- Droit de l'environnement avec Mme DENOLE (ESGT)

Table des annexes

Annexe 1 : Localisation spatiale

Annexe 2 : Limite transversale de la mer

Annexe 3 : Arrêté de la limite de circonscription de 2011

Annexe 4 : Arrêté de la limite administrative de 2006

Annexe 5 : Arrête de la Zone Maritime et Fluviale de Régularisation du GPMH

Annexe 6 : Extrait du projet interface Ville/Port de 2004

Annexe 7 : Anciennes limites Domaniales entre la ville et le port de 1939

Annexe 8 : Plan «Etat domaniale» du port de 2012

Annexe 9 : Archives sur les classements de voies - Archives du SIGU

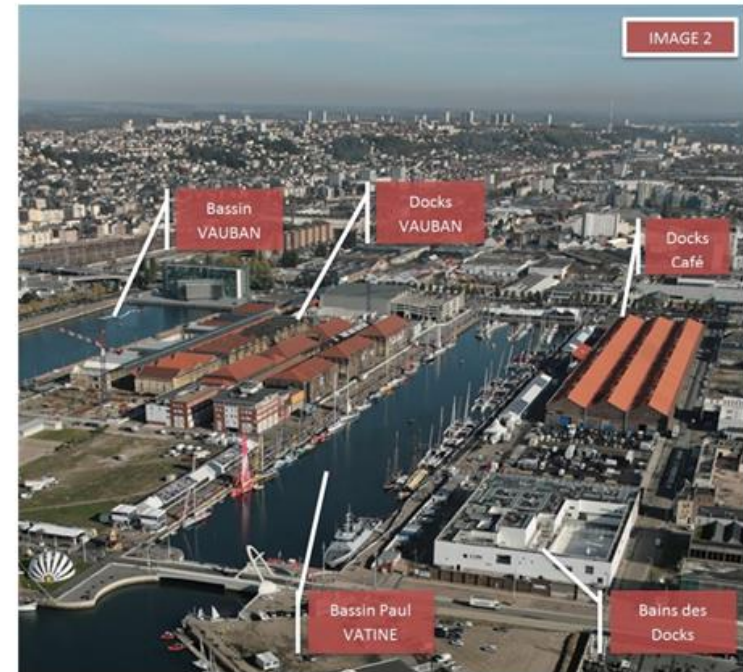
Annexe 10 : Archives de la Ville du Havre

Annexe 11 : Archives département de Seine-Maritime - Cadastre du Havre Section HE de 1953

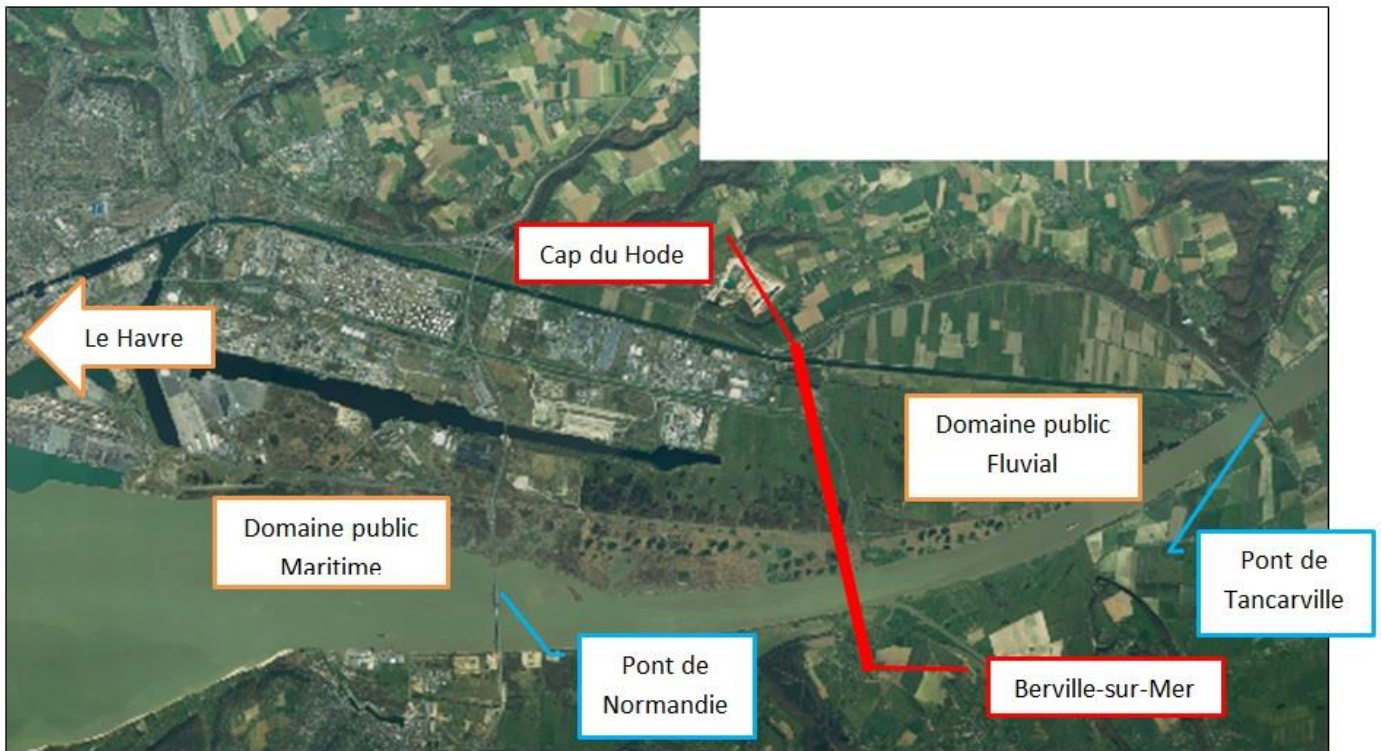
Annexe 12 : Projet de la convention portant sur la superposition d'affectation et un extrait du tableau de gestion de la convention de superposition d'affectation

Annexe 13 : Projet de la limite de gestion

Annexe 1 : Localisation spatiale



Annexe 2 : Limite transversale de la mer



Source : Orthophotographie de la base de données du service SIGU-Topographie
Réalisation : Hélène CARON

La limite transversale de la mer sur la Seine a été fixée par Arrêté le 16 décembre 2010.

Cet arrêté détermine la limite entre le domaine public maritime et le domaine public fluviale.

Cette limite est établie entre le Cap du Hode en rive droite et la côte en aval de Berville-sur-Mer.

Annexe 3 : Arrêté de la limite de circonscription de 2011



REGION DE LA HAUTE-NORMANDIE

ARRETE PORTANT MODIFICATION DES LIMITES DE LA CIRCONSCRIPTION DU GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

LE PREFET
DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR

VU :

- Vu la partie législative du Code des Transports,
- Vu la partie réglementaire du Code des Ports Maritimes, notamment ses Articles R 101-2 et suivants,
- Vu la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire,
- Vu le décret n° 69-536 du 8 novembre 1965 créant le Port Autonome du Havre,
- Vu le décret n°86-1152 du 24 octobre 1986 portant modification des limites de la circonscription du Port Autonome du Havre,
- Vu le décret n° 2002-743 du 2 mai 2002 modifiant les limites de la circonscription du Port Autonome du Havre,
- Vu le décret n° 2008-1032 du 9 octobre 2008 pris en application de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire,
- Vu le décret n° 2008-1037 du 9 octobre 2008 instituant le Grand Port Maritime du Havre,
- Vu les délibérations du Conseil de Surveillance en date du 12 mars et 25 juin 2010,
- Vu la décision du directoire du 11 octobre 2010,
- Vu les résultats de l'enquête préalable à la modification des limites de la circonscription du Grand Port Maritime du Havre,

ARRETE

Article 1^{er} – La circonscription du Grand Port Maritime du Havre est délimitée selon les lignes rouges continues figurant au plan général n° SD 5824, au plan d'ensemble n° SD 5841 et aux plans particuliers n° SD 5842, SD 5843, SD 5844 et SD 5845 annexés au présent arrêté par les périmètres ci-après définis :

A-I – Du côté de la Seine, d'Est en Ouest, par :

- une parallèle à la digue haute Nord de Seine tracée à 120 mètres de la crête Nord de ladite digue depuis son intersection avec le franc-bord Sud du canal de Tancarville, au Sud-est de l'emprise de la nouvelle écluse de Tancarville, jusqu'à la hauteur du P.K. 341,638 de la digue ;
- la crête Nord de la digue haute Nord de Seine depuis le P.K. 341,638 jusqu'au P.K. 345,902 ;
- la crête Sud de la digue haute Nord de Seine depuis le P.K. 345,902 jusqu'au point R de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1502262,13$ et $y=9142839,44$ et de coordonnées géographiques : $49^{\circ}27'13''N$ et $0^{\circ}16'19''E$;
- un arc de cercle de rayon 14 000 mètres tangentant, à l'Est, la crête Sud de la digue haute Nord de Seine, au point R ci-dessus défini, jusqu'au point Q de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1499682,00$ et $y=9142960,79$ et de coordonnées géographiques : $49^{\circ}27'14''N$ et $0^{\circ}14'11''E$;
- le segment Q P joignant les points Q, ci-dessus défini, et P de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1496501,21$ et $y=9142816,40$ et de coordonnées géographiques : $49^{\circ}27'05''N$ et $0^{\circ}11'34''E$;
- le segment P A0 joignant les points P, ci-dessus défini, et A0 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1494410,89$ et $y=9143140,32$ et de coordonnées géographiques : $49^{\circ}27'13''N$ et $0^{\circ}09'49''E$;
- le segment A0 A1 joignant les points A0, ci-dessus défini, et A1 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1494404,37$ et $y=9143100,32$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}27'12''N$ et $0^{\circ}09'49''E$;
- le segment A1 A2 joignant les points A1, ci-dessus défini, et A2 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1494159,26$ et $y=9143138,24$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}27'13''N$ et $0^{\circ}09'37''E$;
- l'arc du cercle d'évitage A2 A3 joignant les points A2, ci-dessus défini, et A3 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1492997,49$ et $y=9143321,27$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}27'17''N$ et $0^{\circ}08'39''E$;
- le segment A3 A4 joignant les points A3, ci-dessus défini, et A4 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1490630,25$ et $y=9143694,23$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}27'26''N$ et $0^{\circ}06'41''E$;
- le segment A4 A5 joignant les points A4, ci-dessus défini, et A5 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1484229,42$ et $y=9146176,88$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}28'39''N$ et $0^{\circ}01'18''E$;
- le segment A5 A6 joignant les points A5, ci-dessus défini, et A6 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1481109,68$ et $y=9147229,35$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}29'09''N$ et $0^{\circ}01'19''W$;

- le segment A6 A7 joignant les points A6, ci-dessus défini, et A7 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1480900.55$ et $y=9146558.18$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}28'47''N$ et $0^{\circ}01'28''W$;
- le segment A7 A8 joignant les points A7, ci-dessus défini, et A8 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1476512.13$ et $y=9148097.31$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}29'31''N$ et $0^{\circ}05'09''W$;
- le segment A8 A9 joignant les points A8, ci-dessus défini, et A9 de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1472063.39$ et $y=9149657.65$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}30'15''N$ et $0^{\circ}08'53''W$;
- le segment A9 F joignant les points A9, ci-dessus défini, et F de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1465486.14$ et $y=9154902.58$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}32'56''N$ et $0^{\circ}14'31''W$;

II – Du côté de la mer, du Sud vers le Nord par :

- la limite des eaux territoriales (12 miles marins) F G joignant les points F, ci-dessus défini, et G de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1478688.16$ et $y=9183905.66$ et de coordonnées géographiques $49^{\circ}48'52''N$ et $0^{\circ}04'34''W$;
- le segment G H, pris sur une droite joignant le point G, ci-dessus défini, et le phare d'Antifer, entre le même point G et le point H déterminé par l'intersection de cette droite avec la limite du domaine public maritime côté terre ;

III – Les limites définies au I et II, de la circonscription du Grand Port Maritime du Havre, sont représentées sur le plan général n° SD 5824 annexé au présent arrêté, par le trait bleu discontinu.

B - Du côté de la terre, du Nord vers le Sud, puis d'Est en Ouest par :

- la limite du domaine public maritime côté terre depuis le point H, défini au plan général n° SD 5824 annexé au présent arrêté, jusqu'à la pointe du Groin, commune de Saint-Jouin Bruneval (Seine-Maritime), un segment de droite joignant la pointe du Groin au sommet commun des parcelles n°46, 49 et 50 de la section A du cadastre de Saint-Jouin Bruneval défini au plan particulier n° SD 5845 annexé au présent arrêté ;
- la limite commune des parcelles n°49 et 50 mentionnées ci-dessus ;
- la limite Ouest du chemin rural 8 (commune de Saint-Jouin Bruneval) depuis le sommet commun des parcelles n°49 et 50 mentionnées ci-dessus jusqu'à l'intersection dudit chemin avec le chemin départemental 111 ;
- la limite Ouest des parcelles n°509 et 508, section A du cadastre de Saint-Jouin Bruneval ;
- la limite Ouest du chemin départemental 111 depuis le sommet Sud de la parcelle n°508 susvisée jusqu'au sommet commun des parcelles n°19 et 12 de la section A du cadastre de la commune de Saint-Jouin Bruneval ;
- les limites communes des parcelles n°19, 16, 17 de la section A du cadastre de la commune de Saint-Jouin-Bruneval, d'une part, et des parcelles n°12 et 15 de la même section de ladite commune sans solution de continuité au travers de la parcelle n°12 mentionnée ci-dessus entre les sommets Sud-Ouest de la parcelle n°19 et Sud-Est de la parcelle n°16 précitées, jusqu'à l'intersection de la limite commune des parcelles n°15 et 17, précitées, avec la limite du domaine public maritime côté terre ;
- la limite du domaine public maritime côté terre depuis son intersection avec la limite commune des parcelles n°15 et 17 mentionnées ci-dessus, jusqu'à l'origine de l'ouvrage de défense contre la mer située au Cap de la Hève ;

- les limites communes des parcelles 63, 4 ,5 de la section XD du cadastre de la commune de Sainte-Adresse ainsi que celles des parcelles 78, 75, 76, 109, 108, 79, 80, 81, 11, 12 de la section XC de cette même commune ;
- la limite commune de la parcelle 78 mentionnée ci-dessus et de la voirie du Boulevard Foch ;
- la crête de l'ouvrage de défense contre la mer depuis son intersection avec la limite de la parcelle 78 et de la voirie mentionnée ci-dessus jusqu'au point I de coordonnées Lambert 93 (CC50) $x=1489221.94$ et $y=9148484.87$ et de coordonnées géographiques : $49^{\circ}29'60''N$ et $0^{\circ}05'21''E$ figuré sur le plan d'ensemble n° SD 5841 et le plan particulier n° SD 5842 annexés au présent arrêté ;
- la ligne figurée en rouge au plan d'ensemble n° SD 5841 et aux plans particuliers n° SD 5842 et n° SD 5843 annexés au présent arrêté entre les points I, définie ci-dessus et J déterminé par l'intersection de la limite Ouest du Pont VIII à Gonfreville l'Orcher avec le franc-bord Nord du Canal de Tancarville ;
- le franc-bord Nord du Canal de Tancarville depuis le point J ci-dessus défini au plan d'ensemble n° SD 5841 et au plan particulier n° SD 5843 annexés au présent arrêté jusqu'à l'intersection avec la limite de commune de Gonfreville l'Orcher et de Rogerville ;
- la limite de commune de Gonfreville l'Orcher et de Rogerville, mentionnée ci-dessus, jusqu'à l'intersection avec la limite Sud de l'emprise de l'autoroute A131 à Rogerville ;
- la limite Sud de l'emprise de l'autoroute A131 à Rogerville, mentionnée ci-dessus jusqu'à l'intersection avec la route départementale D982 (giratoire exclue) ;
- de l'intersection de l'Autoroute A131 avec la route départementale D982, mentionnée ci-dessus, jusqu'à l'intersection avec la parcelle n°183 de la section AB du cadastre de Tancarville ;
- la limite Nord Est de la parcelle n°183 de la section AB du cadastre de Tancarville, mentionnée ci-dessus, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest prolongé de la parcelle n°149 de la section AB du cadastre de la même commune ;
- la limite Ouest de la parcelle n°149, mentionnée ci-dessus, jusqu'à l'intersection avec la parcelle n°148 de la section AB du cadastre de la même commune ;
- la limite Nord-Est de la parcelle n°148, mentionnée ci-dessus, jusqu'à la limite Ouest de la parcelle 87 de la section AB du cadastre de la même commune ;
- la limite Ouest de la parcelle n°87, mentionnée ci-dessus jusqu'à la limite commune de circonscription du Grand Port Maritime de Rouen ;
- la limite commune de circonscription du Grand Port Maritime de Rouen, mentionnée ci-dessus, jusqu'au point K défini par une parallèle à la digue haute Nord de Seine tracée à 120 mètres de la crête Nord de ladite digue depuis son intersection avec le franc-bord Sud du Canal de Tancarville et représenté sur le plan SD 5844 joint au présent arrêté.

Article 2. - A l'intérieur du périmètre défini à l'Article 1^{er} du présent arrêté, ne sont pas compris dans la circonscription du Grand Port Maritime du Havre :

- les terrains représentés par des parties grisées et figurés au plan d'ensemble n° SD 5841 et aux plans particuliers n° SD 5842 et SD n°5843.

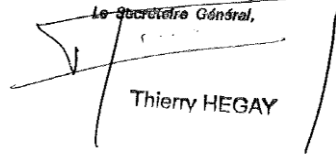
Article 3 - A l'intérieur du périmètre défini à l'Article 1^{er} ci-dessus, est remise gratuitement par l'Etat au Grand Port Maritime du Havre, la pleine propriété des terrains et plans d'eau du domaine public maritime et du domaine public fluvial ainsi que des biens du domaine privé de l'Etat, exception faite de ceux affectés au service des phares et balises.

Article 4 – Les décrets n°86-1152 du 24 octobre 1986 et n°2002-743 du 2 mai 2002 sont abrogés.

Article 5 - Les plans n° SD 4047, n° SD 4110, SD 4111, SD 4140 et SD 3626 annexés au décret n° 86 - 1152 du 24 octobre 1986 susvisé et au décret modificatif n° 2002-743 du 2 mai 2002 sont abrogés.

le 1 DEC. 2011

Le Préfet,
~~Pour le Préfet et par délégation~~
~~Le Secrétaire Général,~~



Thierry HEGAY

Annexe 4 : Arrêté de la limite administrative de 2006



PRÉFECTURE DE LA SEINE-MARITIME

DIRECTION DE L'ACTION ECONOMIQUE
ET DE LA SOLIDARITE

ROUEN, le 14 MARS 2006

LE PREFET
De la région de Haute-Normandie
Préfet de la Seine-Maritime

ARRETE

Objet : Modification des limites administratives côté terre du Port du Havre.

VU :

- Le Code des Ports Maritimes, notamment son article R 151-1,
- La Circulaire du Ministre des Travaux Publics aux préfets en date du 28 octobre 1895,
- La note du Directeur des ports et de la navigation maritimes en date du 18 mars 1981,
- L'arrêté préfectoral en date du 26 mai 1976 fixant les limites administratives côté terre du Port du Havre-Antifer,
- L'arrêté préfectoral en date du 29 mai 1979 fixant les limites administratives côté terre du port du Havre,

CONSIDERANT :

- La nécessité de prendre en compte l'évolution des installations portuaires et de procéder à un ajustement des limites administratives ;

ARRETE

Article 1 :

Les limites administratives côté terre du port du Havre sont fixées suivant les lignes polygonales suivantes (figurant sur le plan SD 5642 annexé au présent arrêté) :

1-2, 2-3, 3-4, 4-5, 5-6, 6-7, 7-8, 9-10, 10-11, 11-12, 12-13, 13-14, 14-15, 15-16, 16-17, 17-18, 18-19, 19-20, 20-21, 21-22, 22-23, 23-24, 24-25, 25-26, 26-27, 27-28, 28-29, 29-30, 30-31, 31-32, 32-33, 33-34, 34-35, 35-36, 36-37, 37-38, 38-39, 39-40, 40-41, 41-42, 42-43, 43-44, 44-45, 45-46, 46-47, 47-48, 48-49, 49-50, 50-51, 51-52, 52-53, 53-54, 54-55, 55-56, 56-57, 57-58, 58-59, 59-60, 60-61, 61-62, 62-63, 63-64, 64-65, exceptées les parcelles désignées par les lettres A, B, C, D, D', E, F, G.

Ces différents points sont définis dans le document définissant les nouvelles limites administratives côté terre du Port du Havre également annexé.

Article 2 :

Les opérations réalisées à l'intérieur des limites définies ci-dessus sont soumises à toutes les formalités de douane exigées par la loi ainsi qu'à tous les règlements intervenus ou à intervenir sur la police du port du Havre.

Article 3 :

Les droits des tiers sont réservés.

Article 4 :

M. Le Secrétaire Général de la préfecture de la Seine-Maritime, M. Le Sous-Préfet du Havre, M. Le Directeur du Port Autonome du Havre, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture et dont copie leur sera adressée.

Le Préfet
de la Seine-Maritime

Claude MORIL

PJ : Plan SD 5642- Définition des nouvelles limites administratives du Port du Havre côté terre.

MODIFICATION DES LIMITES ADMINISTRATIVES DU PORT DU HAVRE CÔTÉ TERRE

DÉFINITION DES NOUVELLES LIMITES

Les limites administratives du Port du Havre côté terre sont constituées, à l'exception des parcelles désignées par les lettres A, B, C, D, D', E, F, G, par les lignes polygonales suivantes :

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65 dont les sommets et les côtés sont définis comme suit :

- 1-2 Parallèle située à vingt mètres du Quai Nord de l'Anse des Régates,
- 2-3 Limite Sud du parking de la Ville du Havre situé au Nord des installations des sociétés de nautisme,
- 3-4 Pied Est du mur-bahut du Boulevard Clémenceau,
- 4-5 Fil d'eau Sud de la chaussée John Kennedy et son prolongement jusqu'au fil d'eau Sud de la chaussée du Quai de l'île,
- 5-6 Fil d'eau Est de la chaussée du Quai Casimir Delavigne,
- 6-7 Parallèle située à 11 m mètres du couronnement du nouveau Quai Nord du Bassin de la Barre,
- 7-8 Parallèle située à 15 mètres du couronnement de la partie Est du nouveau Quai Nord du Bassin de la Barre,
- 8-9 Mur Est des Magasins Publics en bordure de la rue Marceau et son prolongement vers le Nord,
- 9-10 Mur Sud des Magasins Publics en bordure de la rue de l'Aviateur Guérin,
- 10-11 Mur-bahut des formes de radoub du Bassin de l'Eure,
- 11-12 Mur Sud de l'ancien site des établissements CAILLARD et alignement joignant l'angle Sud de ces établissements à l'angle Ouest de la façade Sud des immeubles du Quai de Saône,
- 12-13 Façade Sud des immeubles du Quai de Saône,
- 13-14 Limite Sud et Ouest de l'ancienne Cité Duval et limite Ouest de l'emprise du Bureau Central de la Main d'œuvre,
- 14-15 Mur situé au Nord du Foyer des dockers,
- 15-16 Alignement des façades Est de la rue Général Chanzy,
- 16-17 Limite Nord du parking de l'ancien site des établissements TROUVAY & CAUVIN,
- 17-18 Mur Nord du faisceau ferroviaire du Quai de Gironde,
- 18-19 Prolongement Sud du mur à l'Ouest du Boulevard de Gravelle,
- 19-20 Alignement parallèle situé à 26.35 mètres de la culée Nord du Pont V,
- 20-21 Prolongement Sud du mur à l'Est du Boulevard de Gravelle,
- 21-22 Mur situé au Nord de la chaussée du Quai Georges Raverat,
- 22-23-24 Mur Est du Garage de Gravelle,
- 24-25 Limite Nord du chemin de halage du Canal du Havre à Tancarville,
- 25-26 Mur Est de la parcelle Sud des entrepôts SAGE,
- 26-27 Mur Sud de la parcelle Nord des entrepôts SAGE,
- 27-28 Clôture Est de la parcelle Nord des entrepôts SAGE,
- 28-29 Fil d'eau Sud du Boulevard Jules Durand,
- 29-30 Clôture Est de la parcelle du SEVEDE (Syndicat d'Elimination et de Valorisation Energétique des Déchets de l'Estuaire),
- 30-31 Parallèle à 92 mètres environ au Nord du quai du Rhin,

31-32 Mur de clôture Sud et Ouest de la SERMI (Société d'Entretien et de Réparation de Matériel Industriel),
 32-33 Fil d'eau Sud du Boulevard Jules Durand,
 33-34 Clôture Ouest du poste EDF du pont VII,
 34-35 Mur de clôture Sud du poste EDF du pont VII et son prolongement vers l'Est au droit des cales de lancement de l'ancien site de la Société des Ateliers et Chantiers du Havre,
 35-36 Clôture Ouest de l'ancien site des Ateliers et Chantiers du Havre,
 36-37 Limite Sud des anciens terrains privés des Ateliers et Chantiers du Havre,
 37-38 Limite Est de l'ancien site des Ateliers et Chantiers du Havre,
 38-39 Limite Nord du chemin de halage du Canal du Havre à Tancarville,
 39-40 Axe médian de l'ancien lit de la Lézarde,
 40-41 Limite Ouest de l'ancienne chaussée de Mayville,
 41-42 Chemin de halage du Canal du Havre à Tancarville du pont VII bis à la passerelle de l'ex-pont IX,
 42-43 Passerelle de l'ex-pont IX,
 43-44 Chemin de halage du Canal du Havre à Tancarville de la passerelle de l'ex-pont IX jusqu'au pont VIII exclu,
 44-45 Alignement joignant les faces Ouest des culées Nord et Sud du Pont VIII,
 45-46 Limite Nord de la parcelle Nord d'AIRCELLE,
 Limite Ouest de la parcelle Nord d'AIRCELLE,
 47-48 Limite Sud de la parcelle Nord d'AIRCELLE,
 48-49 Limite Est de la parcelle Nord d'AIRCELLE,
 49-50 Rive Sud du Canal du Havre à Tancarville,
 50-51 Alignement de la limite Est du terrain de la Société des Ciments LAFARGE et prolongement d'une part, au Nord jusqu'au Canal du Havre à Tancarville et d'autre part, au Sud jusqu'à la crête Sud de la digue Haute Nord de Seine,
 51-52 Crête Sud de la Digue Haute Nord de Seine,
 52-53 Limite de Circonscription sur un rayon de 1400m,
 53-54 Limite Nord de l'Espace Préservé,
 54-55 Crête Sud du nouvel endiguement de Seine,
 55-56 Limite depuis l'extrémité Ouest de la Crête Sud prolongée du nouvel endiguement de Seine jusqu'au pied de la digue Sud Port 2000,
 56-57 Pied Sud de la Digue Sud de Port 2000,
 57-58 Pied Ouest de la Digue Ouest Port 2000,
 58-59 Ligne située entre les nouveaux musoirs Nord et Sud dans le prolongement des pieds Ouest des Dignes Ouest et Nord Port 2000,
 59-60 Pied Nord de la Digue Nord Port 2000,
 60-61 Pied de la Digue Ouest,
 61-62 Tronçon Est de la Digue Sud,
 62-63 Tronçon Ouest de la Digue Sud,
 63-64 Tronçon Nord de la Digue Sud,
 64-65 Ligne rejoignant tangentiellement les bords extérieurs des musoirs Nord et Sud de la passe d'entrée, du Port,
 65-01 Limite Ouest de la Digue Nord.

Les parcelles, exclues des limites administratives du Port du Havre, désignées par les lettres A, B, C, D, D', E, F, G sont définies comme suit :

A Terrains privés situés au Sud du Canal du Havre & Tancarville entre le Boulevard de Graille et l'ancienne rue des Chantiers,

B Terrains privés situés au Sud de l'Avenue du 16^{ème} Port, au Nord de la Centrale Thermique du Havre et du Terminal à conteneurs du Quai de l'Atlantique entre la rue Buffon à l'Ouest, la rue Eugène Friot et la rue du Hoc à l'Est,

C Terrain situé sur le territoire de la commune de Gonfreville l'Orcher à l'Est du Canal Bossière entre la Route Industrielle et le Canal du Havre à Tancarville et appartenant à la Société AUXITEC ENGINEERING,

D Terrain appartenant à la Société AIRCELLE situé sur le territoire de la Ville du Havre, à l'Est du Canal Bossière et au Sud de la Route Industrielle,

D' Terrain appartenant à la société AIRCELLE situé à Gonfreville l'Orcher,

E Terrain situé sur le territoire de la Commune d'Oudalle, au Sud du Canal du Havre à Tancarville et au Nord de la Route Industrielle et appartenant à la Société LUBRIZOL FRANCE,

F Terrains situés sur le territoire de la commune de Sandouville, au Sud du Canal du Havre à Tancarville et au Nord de la Route industrielle et déclassés du domaine public par un décret interministériel du 4 février 1964 et par une décision interministérielle du 26 mars 1970,

G Terrain situé sur le territoire des communes de Sandouville et de Saint-Vigor d'Ymonville au Nord de la Route Industrielle et au Sud du Canal du Havre à Tancarville.

Annexe 5 : Arrête de la Zone Maritime et Fluviale de Régularisation du GPMH



PRÉFECTURE DE REGION HAUTE NORMANDIE
PREFECTURE DE SEINE MARITIME

PRÉFECTURE MARITIME
DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

ARRÊTÉ FIXANT LES LIMITES DE LA ZONE MARITIME ET FLUVIALE DE RÉGULATION DU GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Le Préfet de région Haute Normandie
Préfet du Seine Maritime,
Commandeur de la légion d'honneur
N° 2013345-0003

Le Préfet maritime de la Manche
et de la mer du Nord,
N° 79 /2013

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code des ports maritimes ;
- Vu** le code pénal ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le décret n° 112-2004 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer ;
- Vu** le décret n° 2009-875 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes ;
- Vu** le décret du Président de la République du 17 janvier 2013 nommant M. Pierre-Henry Maccioni préfet de la région Haute-Normandie, préfet de la Seine-Maritime ;
- Vu** l'arrêté préfectoral du 1^{er} décembre 1975 portant règlement particulier de police de navigation sur le canal de Tancarville ;
- Vu** l'arrêté préfectoral du 24 juin 1977 fixant les limites administratives du port du Havre et du Havre-Antifer côté mer, modifié par l'arrêté préfectoral du 27 mars 2006 ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 19/2008 du 10 avril 2008 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord portant réglementation de la circulation des navires aux approches des rades du Havre-Antifer, Le Havre, Rouen et Caen-Ouistreham ;
- Vu** l'avis du Directoire du Grand Port Maritime du Havre en date du 18 septembre 2013 ;

Considérant qu'il convient de délimiter une Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) pour le Grand Port Maritime du Havre ;

ARRÊTENT

Article 1^{er}.

Une Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) est créée en dehors des limites administratives du Grand Port Maritime du Havre.

Article 2.

La Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) du Grand Port Maritime du Havre comprend deux parties, situées :

- devant le port du Havre-Antifer ;
- devant le port du Havre.

Préfecture de la Seine-Maritime – 7 place de la Madeleine
76036 Rouen Cedex
Tél : 02.32.76.55.00 – Fax : 02.32.76.54.53
prefecture@seine-maritime.gouv.fr

Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord
50 115 Cherbourg-Octeville cedex
Tél : 02.33.92.60.61 – Fax : 02.33.92.59.26
sec.aem@premar-manche.gouv.fr

Une représentation cartographique de la ZMFR figure en annexe au présent arrêté.

Article 3.

3.1. La partie de la ZMFR située devant le port du Havre-Antifer relie les points suivants (exprimés en WGS 84) :

- ZAFR 1: 49° 39' 40,012" N 0° 6' 46,520" E
- ZAFR 2: 49° 42' 1,080" N 0° 2' 8,063" E
- ZAFR 3: 49° 45' 4,544" N 0° 6' 32,218" O
- ZAFR 4: 49° 44' 35,533" N 0° 6' 56,257" O
- ZAFR 5: 49° 42' 25,073" N 0° 0' 48,331" O
- ZAFR 6: 49° 40' 44,939" N 0° 0' 46,752" E
- ZAFR 7: 49° 39' 43,416" N 0° 2' 54,850" E
- ZAFR 8: 49° 40' 15,979" N 0° 3' 34,274" E
- ZAFR 9: 49° 38' 39,134" N 0° 6' 54,711" E
- ZAFR 10: 49° 39' 2,220" N 0° 7' 18,577" E
- ZAFR 11: 49° 39' 24,698" N 0° 6' 30,134" E

3.2. La partie de la ZMFR située devant le port du Havre relie les points suivants (exprimés en WGS 84) :

- ZLEH 1: 49° 29' 12,433" N 0° 5' 26,355" E
- ZLEH 2: 49° 30' 7,709" N 0° 0' 44,683" E
- ZLEH 3: 49° 31' 32,362" N 0° 1' 42,724" E
- ZLEH 4: 49° 33' 56,915" N 0° 2' 5,039" O
- ZLEH 5: 49° 34' 55,532" N 0° 7' 2,023" O
- ZLEH 6: 49° 34' 55,571" N 0° 10' 3,808" O
- ZLEH 7: 49° 37' 26,683" N 0° 12' 29,225" O
- ZLEH 8: 49° 37' 26,721" N 0° 17' 28,995" O
- ZLEH 9: 49° 34' 26,674" N 0° 17' 28,923" O
- ZLEH 10: 49° 29' 30,685" N 0° 5' 8,869" O
- ZLEH 11: 49° 28' 46,706" N 0° 1' 27,882" O
- ZLEH 12: 49° 29' 23,447" N 0° 1' 12,524" O
- ZLEH 13: 49° 29' 25,305" N 0° 3' 26,590" E
- ZLEH 14: 49° 27' 55,639" N 0° 6' 17,971" E
- ZLEH 15: 49° 28' 15,100" N 0° 6' 45,663" E
- ZLEH 16: 49° 28' 35,801" N 0° 6' 12,740" E
- ZLEH 17: 49° 28' 56,852" N 0° 5' 24,944" E
- ZLEH 18: 49° 29' 3,916" N 0° 5' 22,204" E

En cas de litige résultant d'éventuelles discordances entre le texte et sa représentation cartographique, le texte prévaudra.

Article 4.

Si un navire, alors qu'il se trouve dans la partie maritime de la ZMFR, connaît un sinistre, quel qu'il soit, son capitaine est tenu d'alerter immédiatement le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) de Jobourg sur le canal VHF 16 ou par tout autre moyen permettant de relayer rapidement l'alerte.

Lorsque l'autorité portuaire a connaissance d'un sinistre ou qu'un navire, bateau ou engin flottant, est en difficulté dans la ZMFR, elle alerte immédiatement le CROSS Jobourg.

Article 5.

Le préfet maritime peut définir des mesures de sûreté particulières, applicables dans la ZMFR. Ces mesures peuvent porter sur les niveaux de sûreté à respecter, les procédures à suivre et les actions à mener en matière de sûreté.

En cas de doute ou d'interrogation sur un navire entrant dans la ZMFR, l'autorité portuaire en informe le Peloton de Sûreté Maritime et Portuaire (PSMP) du Havre.

Article 6.

Les décisions prises par l'autorité portuaire en vertu des articles précités ne dispensent en aucune manière les capitaines, patrons et pilotes de se conformer au règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Article 7.

Toute infraction au présent arrêté ainsi qu'aux décisions prises pour son application expose son auteur aux poursuites et sanctions prévues par l'article L.5242-2 du code des transports et l'article R.610-5 du code pénal.

Article 8.

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de Seine-Maritime, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer Adjoint délégué à la mer et au littoral de Seine-Maritime, le Directeur du Grand port Maritime du Havre, les officiers et agents habilités en matière de la police de la navigation maritime ou fluviale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État à la Préfecture de Seine-Maritime et sur le site Internet de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (www.premar-manche.gouv.fr).

À Rouen, le 11 décembre 2013

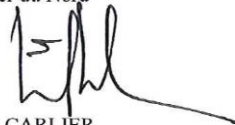
Le Préfet de Région Haute-Normandie
Préfet de la Seine-Maritime



Pierre-Henry MACCIONI

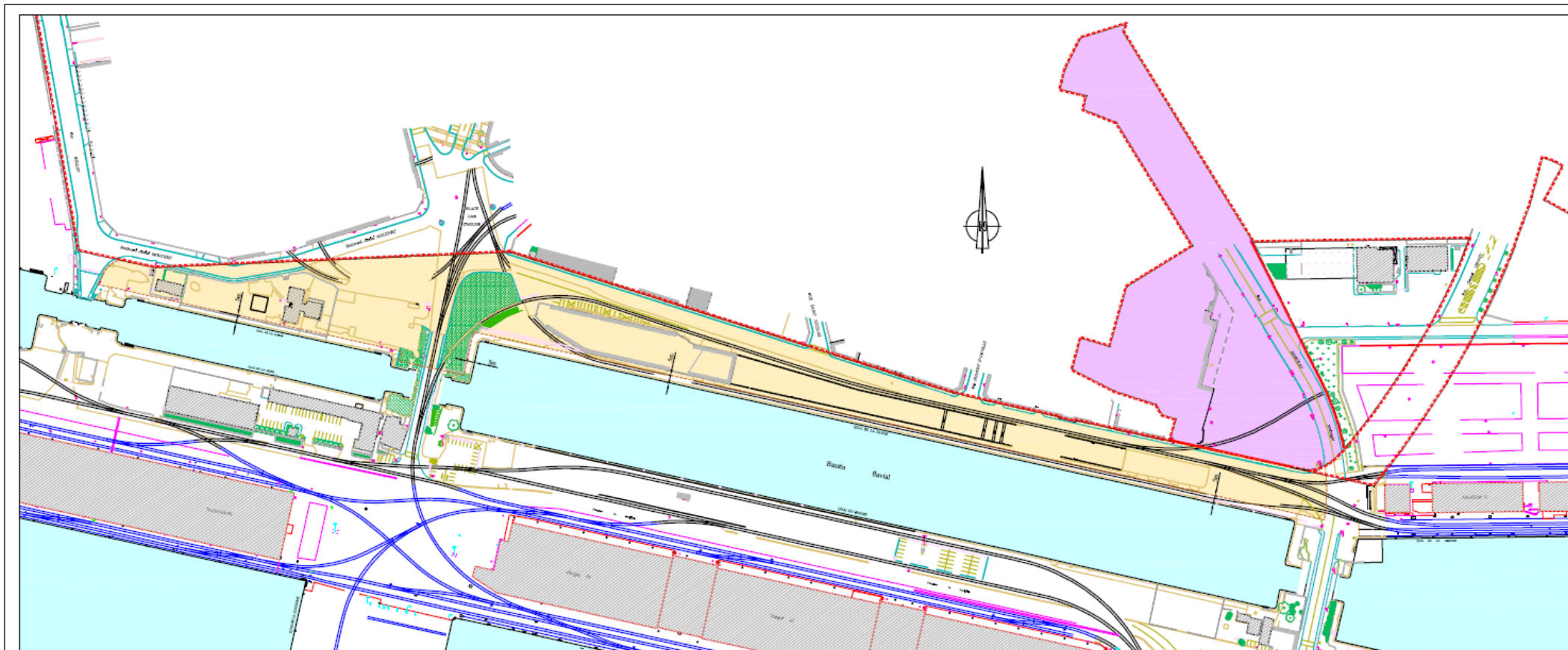
À Cherbourg, le 28 novembre 2013

Le Préfet maritime de la Manche
et de la mer du Nord







Emmanuel CARLIER

Annexe 6 : Extrait du projet interface Ville/Port de 2004

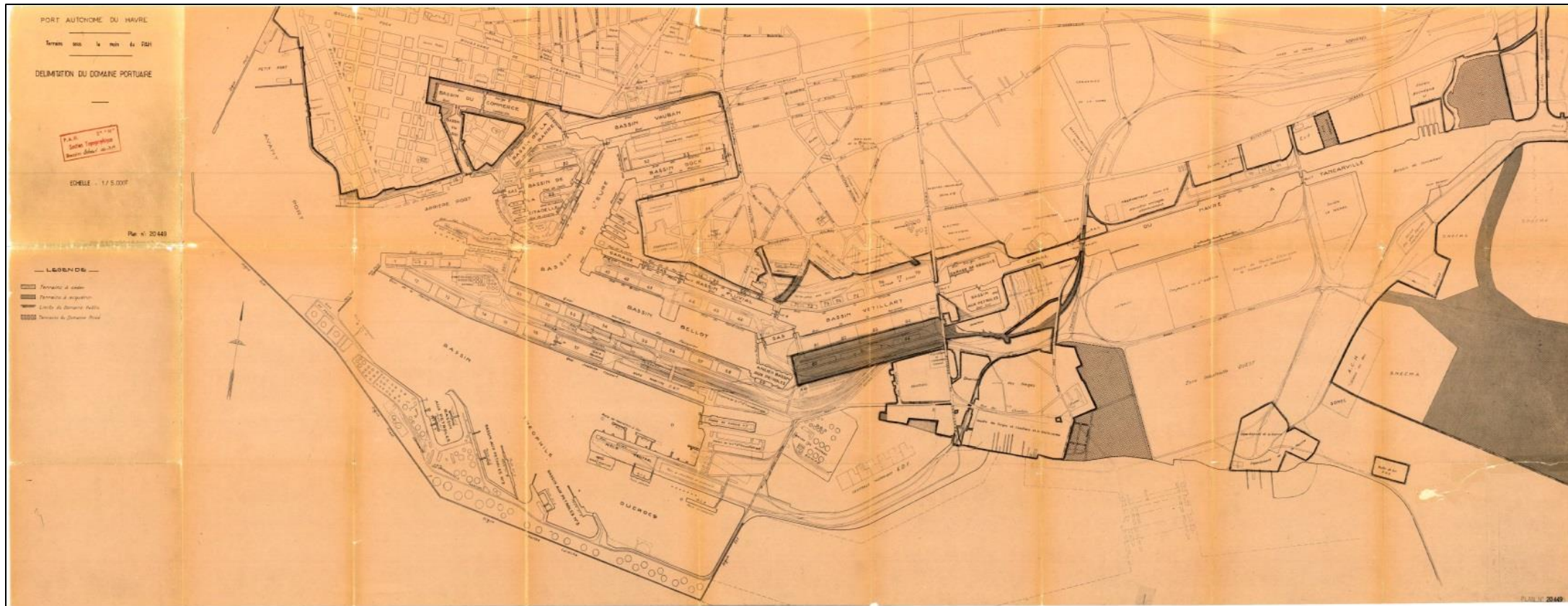


Sans échelle

Source : Service SIGU-Topographie

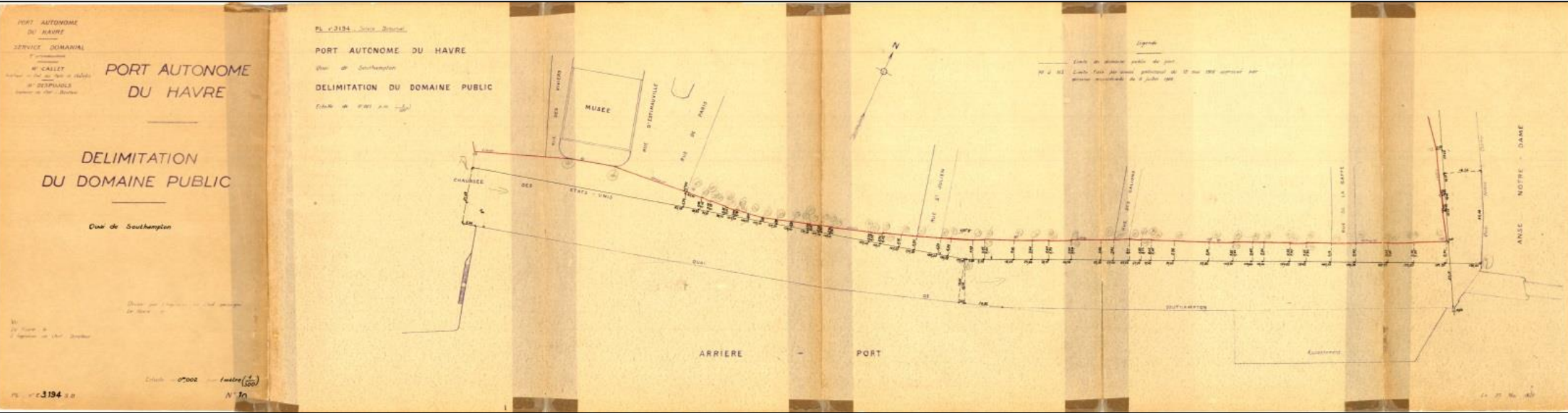
LEGENDE	
	Limite actuelle du domaine public maritime
	Limite projetée du domaine public maritime
	Terrain intégré dans le domaine communal
	Terrain faisant l'objet du transfert de gestion

Annexe 7 : Anciennes limites Domaniales entre la ville et le port de 1939



Sur ce plan, on peut voir la limite de domanialité après la reconstruction de la ville.

Source : Archives du GPMH



Quai de Southampton

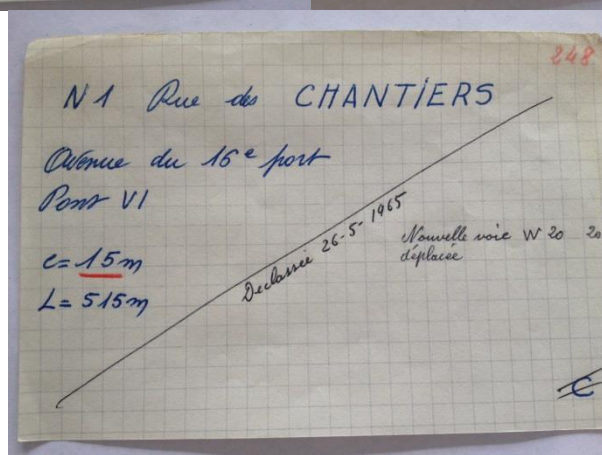
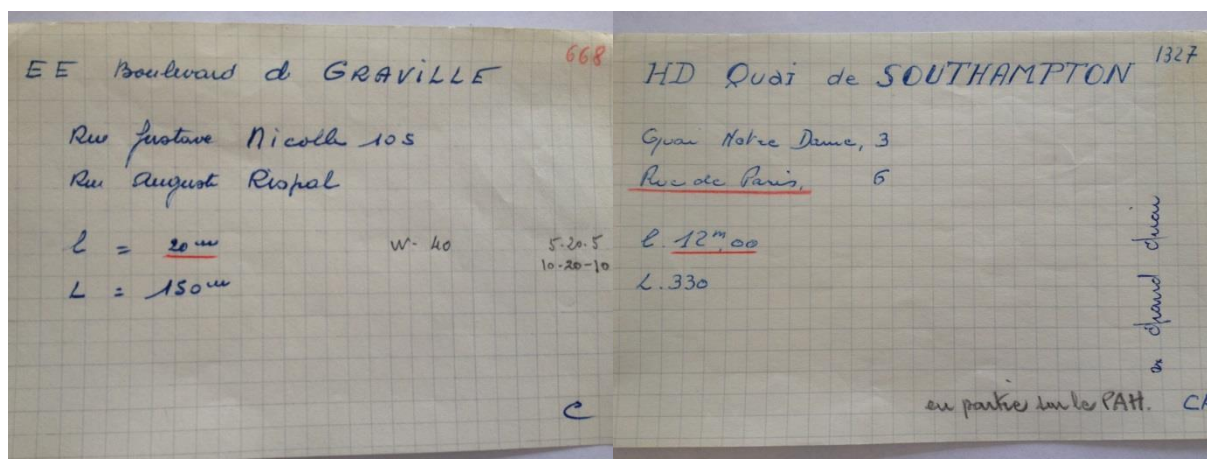
Source : Archives du GPMH

Annexe 9 : Archives sur les classements de voies

Archives du SIGU

Il existe 7 fiches dans de ce type au service SIGU-Topographie qui concerne le Boulevard de Graville, la rue des Chantiers et une sur le Quai de Southampton. Ces fiches permettent de savoir si une rue fait partie du domaine public ou privé. Elles indiquent la longueur et la largeur des rues par tronçon. Des annotations peuvent être inscrites sur ces fiches pour définir plus précisément certains points ou indiquer des modifications. Or, certaines de ces notes, comme pour le quai Southampton, sont peu précises et poussent à effectuer des recherches plus minutieuses. Ici la note « Grand Quai » (deuxième image) correspond à l'ancien nom de la rue et « en partie sur le PAH » serait une indication correspondant à la limite du domaine portuaire mise en place avant la seconde-guerre qui n'est plus d'actualité depuis la reconstruction du centre-ville. En effet, cette limite coupe la rue du Quai de Southampton contrairement à la limite de circonscription.

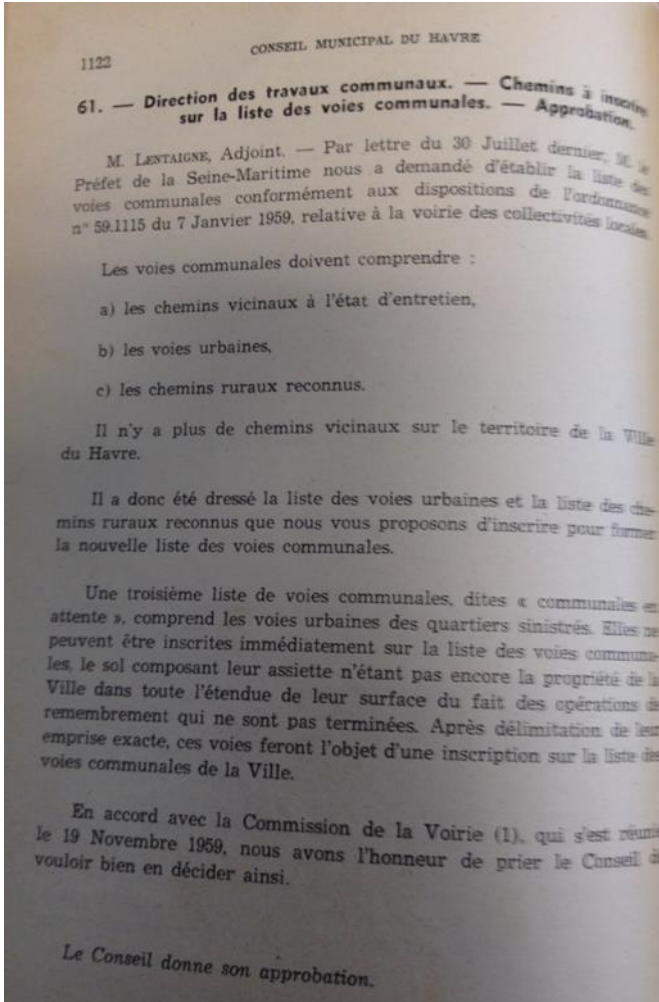
Le problème de ces fiches est qu'elles ont été réalisées par un ancien chef de service. Nous ne savons pas s'il y a eu un suivie de mise à jour depuis le départ de cette personne.



Source : Archives du Service SIGU-Topographie

Annexes 10 : Archives de la Ville du Havre

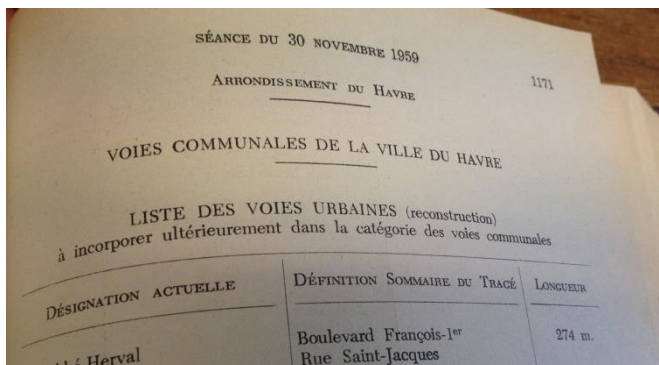
Les délibérations trouvées aux archives de la ville du Havre paraissent beaucoup plus claires que les archives retrouvées au service du SIGU-Topographie. Il s'agit de la délibération n°61 du 30 novembre 1959. Le classement de la rue des chantiers et le boulevard de Gravelle et également l'attente de classement du Quai de Southampton y sont enregistrés.



SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 1959 1131

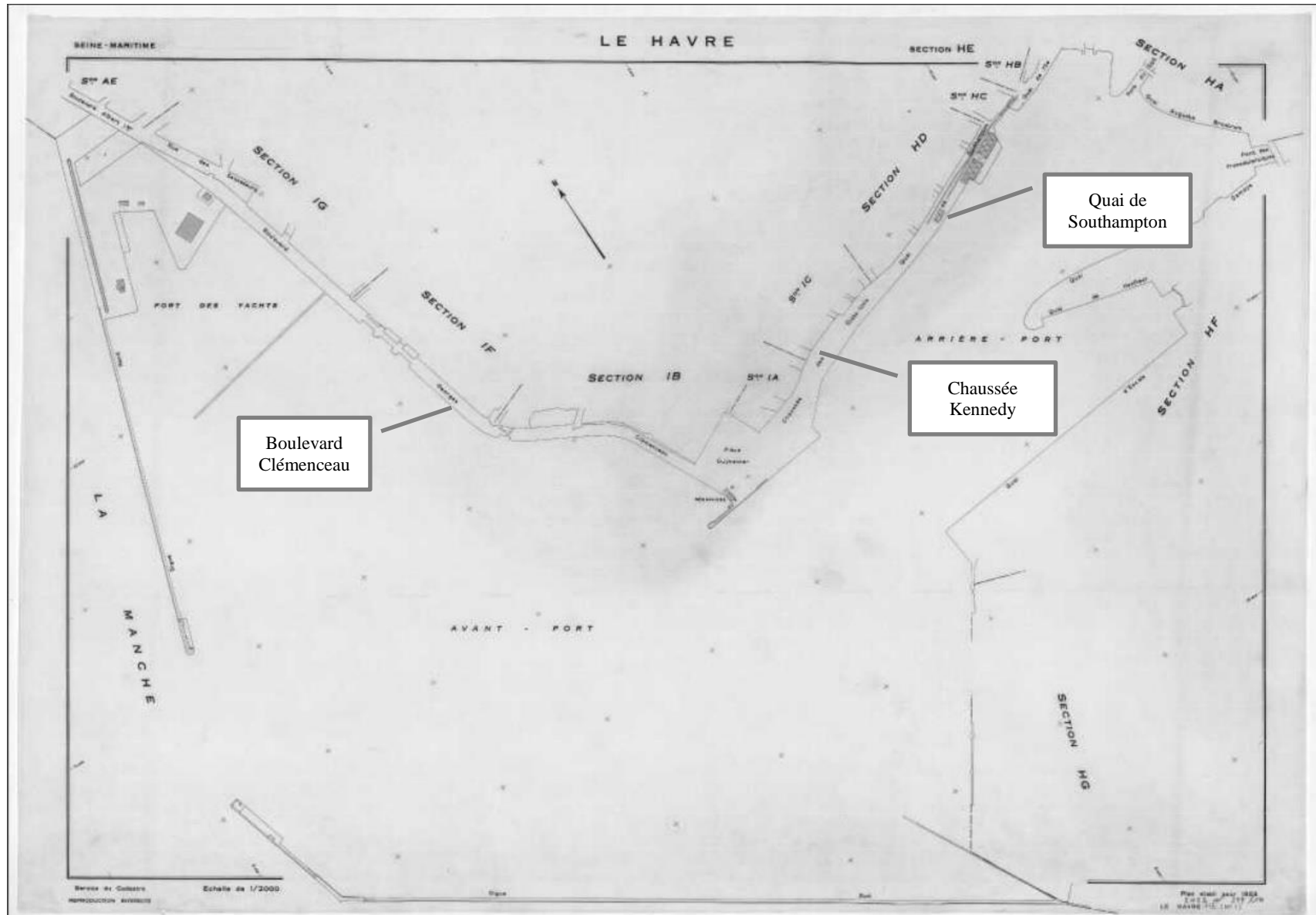
DÉSIGNATION ACTUELLE	DÉFINITION SOMMAIRE DU TRACÉ	LONGUEUR
Impasse Champollion 4 m.	Rue de Verdun 92 Sans	121 m.
Avenue des Champs-Barêts 15 m.	Rue des Chantiers Rue des Chantiers 546	665 m.
Rue des Chantiers 8 m. 11 m. 15 m. 20 m.	Boulevard de Gravelle 42 Boulevard d'Harfleur	2.770 m.
Rue Chaptal 6 m.	Rue de la Cavée-Haize 98 Rue Louis-Delamare 14	255 m.
Rue Chardin 4 m.	Rue de la Cavée-Haize 98 Rue Stendhal 146	260 m.
Rue Charlemagne 10 m.	Rue Aristide-Briand 283 Rue de Trigauville 42	119 m.
Rue Charles-Auguste-Marande 10 m.	Rue Président-Wilson 52 Rue d'Eprémesnil 20	107 m.
Rue Charles-Floquet 3 m. environ	Rue Edmond-Meyer 104 Rue Trévisante-Courrier 9	113 m.
Rue de Gravelotte 10 m.	Rue de l'Eglise 68 Rue Beaumarchais 2	2.614 m.
Boulevard de Gravelle 20 m.	A la mer Rue Aristide-Briand 416	137 m.
Rue des Grives 8 m.	Rue des Albatros 36 Rue des Albatros 36	227 m.
Rue Guillaume-le-Conquérant 10 m. — 5 m.	Rue Maréchal-Joffre 43 Rue Louis-Delamare	359 m.
Rue Guillemard 10 m.	Rue Champplain Rue d'Étretat	

Source : Archives municipales du Havre



Rue Socrate 15 m.	Rue de Rouelles Rue Louis-Blanc	566 m.
Quai de Southampton 12 m.	Rue de Paris 6 Quai Notre-Dame 3	330 m.
Rue Théodore-Maillard 12,50 m.	Avenue Foch 111 Rue Jules-Ancel	100 m.
	Rue Anatole-France 1	

**Annexe 11 : Archives département de Seine-Maritime
Cadastre du Havre Section HE de 1953**



Annexe 12 : Projet de la convention portant sur la superposition d'affectation et un extrait du tableau de gestion de la convention de superposition d'affectation

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
—
DIRECTION DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE
—
SERVICE GESTION DU DOMAINE
—
CONVENTION PORTANT SUPERPOSITION D'AFFECTION
—

Entre les soussignés :

Le GRAND PORT MARITIME DU HAVRE, désigné ci-après par le "GPMH", Établissement Public de l'État, identifié au SIREN sous le n° 775 700 198 ayant son siège social - Terre-Plein de la Barre – CS 81413 - 76067 LE HAVRE CEDEX, représenté par Monsieur Hervé MARTEL, agissant en sa qualité de Président du Directoire, fonction à laquelle il a été nommé par décret de Monsieur le Président de la République en date du 13 mars 2014, publié au Journal Officiel du 18 mars 2014 et en vertu de l'Article R.5312-33 du Code des Transports,

d'une part,

et

La Ville du Havre, désignée ci-après par la "VDH", Collectivité territoriale, dont le siège social est situé à la Mairie du Havre – Place de l'Hôtel de Ville – BP 51 – 76600 LE HAVRE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés du Havre sous le numéro SIREN n° 217 603 513.

Représentée par Monsieur Edouard Philippe,

Agissant en qualité de Maire,

d'autre part,

il est exposé ce qui suit :

Le GPMH est propriétaire du bien dénommé « Quai de Southampton » situé sur les parcelles cadastrées section XX n°XX, sise au Havre, Quai de Southampton, dédié à l'accueil d'activités portuaires, au stationnement pour des activités privées et à l'accueil d'activités dites publiques.

La Ville du Havre et le GPMH ont initié une consultation en appel d'offre restreint pour la réalisation des études pour le réaménagement des espaces publics du Quai Southampton. Le projet de requalification urbaine du Quai Southampton vise à construire une façade maritime emblématique de la métropole havraise avec la création d'un espace public de promenade, valorisant le patrimoine PERRET classé à l'UNESCO où coexiste une mixité d'activités (portuaire, loisir, culturelle et tertiaire).

A ce titre, le bien sera prochainement concerné par deux affectations compatibles définies comme suit dans la convention.

Les Articles L 2123-7 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques instituent en effet la procédure de superposition d'affectations sur un immeuble relevant du domaine public.

Tout en restant la propriété de la personne publique, la superposition d'affectation permet, sur un même bien, d'avoir une multiplicité d'affectations compatibles entre elles relevant de la domanialité publique.

La coexistence d'affectations superposées doit pouvoir s'opérer de telle sorte que chacune des missions poursuivies sur les dépendances puisse s'exercer.

Par séance en date du XXXXXXXX, le Comité d'implantations du GPMH a émis un avis favorable à l'attribution de la convention susvisée.

Le Directoire du GPMH, dans sa séance du XXXXXXXXXX, a donné son accord à la délivrance de cette convention par décision 16/XXX.

En conséquence, la présente convention a pour objet de constater l'application de la décision susvisée.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

En application de l'Article L 2123-7 deuxième alinéa du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, la convention a pour objet de régler les modalités techniques et financières de gestion de l'immeuble concerné en fonction de la nouvelle affectation.

La superposition d'affectations de l'immeuble dénommé « Quai de Southampton » est organisée de la manière suivante :

- affectation initiale du GPMH : accueil d'activités portuaires,
- affectation complémentaire de la VDH : espace public de promenade, aménagements paysagers, espaces dédiés à l'organisation de manifestations.

Ainsi, conformément à l'Article L 2123-7 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, les deux affectations sont compatibles et peuvent donner lieu à l'établissement d'une convention de superposition d'affectations.

L'immeuble concerné est situé sur les parcelles cadastrées section XX n°xx, sis(e) au Havre, Quai Southampton, d'une superficie de xx xxx m². (tel que figuré sur le plan GDO XXX ci-joint).

La superficie de l'immeuble est composée de :

- xxx m² : Capitainerie du GPMH, Espace Graillot,
- xxx m² : aménagements paysagers et urbains (promenade, espaces verts, jeux d'enfants, esplanade...)

Par la présente, le GPMH autorise l'occupation de l'immeuble concerné par la Ville du Havre et/ou ses préposés, afin que celle-ci et/ou ceux-ci y réalise les travaux d'aménagements paysagers et urbains dans les conditions définies à l'Article 4 des présentes, puis y exploite le service public y afférent.

La présente convention ne permet pas la délivrance de droits réels au sens de l'Article L 2122-6 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

ARTICLE 2 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente superposition d'affectations est consentie pour une durée de cinquante (50) ans et entrera en vigueur à compter de la date de notification de la déclaration attestant l'achèvement et la conformité des travaux à réaliser dans le cadre de la superposition d'affectations. Dans ce cadre, la Ville du Havre s'engage à informer le GPMH de la notification de la déclaration susvisée dans un délai d'un mois à compter de sa notification.

Dans l'hypothèse où les travaux liés à l'affectation complémentaire étaient réalisés en une tranche ferme et une tranche conditionnelle, la superposition d'affectations entrera en vigueur pour chaque tranche réalisée à compter de la date de notification de la déclaration attestant l'achèvement et la conformité des travaux sur cette tranche. En tout état de cause, la tranche optionnelle devra être réalisée dans un délai de cinq (5) ans à compter de la date de signature de la présente convention.

ARTICLE 3 – DESTINATION

La VDH ne pourra exercer aucune activité autre que celle visée à l'Article 1^{er} de quelque nature que ce soit et sous quelque forme que ce soit sans l'accord préalable et exprès du GPMH.

Le GPMH s'engage à préserver la compatibilité des affectations décrites à l'Article 1^{er} des présentes, sous réserve de tout motif d'intérêt général.

Cette destination autorisée par le GPMH devra être respectée par la VDH pendant toute la durée de la convention de superposition d'affectations.

A défaut, la présente convention sera résiliée de plein droit à compter de la date de constatation du changement d'affectation par un agent assermenté du GPMH.

ARTICLE 4 – TRAVAUX ET ENTRETIEN

Les travaux d'aménagements paysagers et urbains sur l'immeuble concerné seront réalisés par la Ville du Havre visant ainsi à garantir le bon fonctionnement des lieux dans leur ensemble et permettre la mise en place de la double affectation.

La Ville du Havre assure, en qualité de maître d'ouvrage, la réalisation des travaux nécessaires à la réhabilitation du Quai Southampton (travaux d'aménagements paysagers et urbains). Le GPMH sera associée au suivi des études et des travaux, dans un objectif d'échange d'information sur l'avancement de l'opération et sur les aspects techniques du projet.

La durée des travaux est estimée entre x mois et x mois. Il est convenu entre les parties que l'exploitation des activités portuaires auxquelles le bien est affecté pourra être interrompue durant les travaux sans ouvrir droit à une quelconque indemnité de ce chef au profit du GPMH.

Toutefois, le programme de ces travaux, leur consistance, les modalités de réalisation et de contrôle des études et des travaux, les conditions de réception...devront être soumises au GPMH pour information.

L'entretien ultérieur du bien concerné se fera entre l'affectation initiale du GPMH et l'affectation complémentaire de la Ville du Havre selon le tableau de répartition annexé à la présente convention.

ARTICLE 5 – REDEVANCE

Conformément à l'Article L 2123-8 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques : « la superposition d'affectations donne lieu à indemnisation à raison des dépenses ou de la privation de revenus qui peuvent résulter pour la personne publique propriétaire ou pour le gestionnaire auquel l'immeuble du domaine public a été confié en gestion ou concédé ».

A COMPLETER

ARTICLE 6 – CHARGES

Toutes les charges afférentes à l'affectation complémentaire de la Ville du Havre, de quelque nature qu'elles soient, seront à la charge de la Ville du Havre. La Ville du Havre fera ainsi son affaire de tous les abonnements et dépenses de fluide (eau, gaz, électricité ou toutes autres fournitures éventuelles) liées à son affectation complémentaire.

ARTICLE 7 – IMPOTS ET TAXES

La Ville du Havre devra rembourser au GPMH, les impôts et taxes afférents à son affectation complémentaire, notamment la taxe foncière et la taxe d'enlèvement des ordures ménagères.

Il en sera de même pour toutes les taxes et redevances pouvant être ultérieurement créées en remplacement ou en supplément de celles existantes.

ARTICLE 8 – SERVITUDES

La Ville du Havre est tenue dans le cadre de la présente convention à une servitude de passage pour l'accès au site, l'installation, la maintenance et l'entretien des divers équipements pour toute la durée de la présente convention au profit de :

- Au Sud des terrains et des bords à quai mis à disposition, au GPMH et/ou aux préposés intervenant pour son compte.
- Au Nord-Ouest des terrains et des bords à quai mis à disposition, à la Direction Interrégionale de la Mer Manche Est – Mer du Nord /Service Interrégionale des Phares et Balises.
- A ERDF et/ou à ses entreprises sous traitantes sur l'ensemble des terrains et des bords à quai mis à disposition.

La Ville du Havre ne devra rien faire qui tende à restreindre l'accès au site ou à le rendre plus incommode.

Les conditions d'accès des bénéficiaires de la servitude mentionnés au présent Article doivent être validées préalablement par ces derniers.

Il est rigoureusement interdit à la Ville du Havre de construire sur le tracé desdits réseaux, sans l'autorisation écrite des propriétaires de réseaux.

En cas de dommages causés à un réseau existant, la Ville du Havre doit informer le propriétaire du réseau, bénéficiaire de la servitude. La Ville du Havre devra procéder, à ses frais, à toutes interventions nécessaires à la remise en état du réseau notamment au remplacement par des produits neufs de même qualité des ouvrages endommagés ou détruits.

ARTICLE 9 – DROITS ET OBLIGATIONS

La Ville du Havre devra jouir des lieux sans rien faire qui puisse nuire à la tranquillité du voisinage et à la bonne tenue des lieux.

La Ville du Havre s'engage à respecter, en toute circonstance, les lois et règlements en vigueur et/ou à venir se rapportant tant à l'occupation des lieux qu'à son affectation exercée et en apporter la preuve au GPMH sur simple demande. En cas de défaillance, la Ville du Havre ne pourra se retourner contre le GPMH pour quelque cause que ce soit.

ARTICLE 10 – FIN DE LA CONVENTION

Si l'affectation ^{complémentaire} initiale disparaît pour être remplacée par une autre affectation remplissant les conditions d'appartenance du domaine public et que l'affectation complémentaire de la Ville du Havre est maintenue, une nouvelle convention de superposition d'affectation devra alors être conclue.

Si au contraire, l'affectation complémentaire de la Ville du Havre prend fin, un acte contradictoire entre les parties devra constater la désaffectation et la dépendance retrouvera en conséquence sa situation d'origine. La convention sera alors résiliée de plein droit, comme prévu à l'Article x des présentes.

Aucune indemnité ne sera due par le GPMH, notamment à raison des ouvrages, installations et aménagements qui auraient pu être édifiés par la Ville du Havre.

ARTICLE 11 – PRISE DE POSSESSION – ETAT DES LIEUX

Lors de la prise de possession, un état des lieux et un inventaire ont été dressés contradictoirement par un représentant de la Ville du Havre et du GPMH. Cet état des lieux et cet inventaire sont annexés à la présente convention.

Un huissier a été missionné pour réaliser cet état des lieux et le coût de son intervention a été supporté par la Ville du Havre.

Par le fait même de la prise de possession et si aucune réserve n'a été formulée lors de l'état des lieux, la Ville du Havre est réputée avoir une connaissance parfaite des lieux, de leurs avantages et inconvénients pour les avoir préalablement vus et visités.

En conséquence, il ne sera admis, après la prise de possession, aucune réclamation sous prétexte d'erreur, d'omission ou de défaut de désignation incompatible avec l'affectation complémentaire prévue.

En ce qui concerne les vices cachés, il sera fait application de l'Article 1721 du Code Civil.

Des états des lieux et des inventaires seront dressés dans les mêmes conditions lors de l'évacuation des lieux pour quelque cause que ce soit.

ARTICLE 12 – RESILIATION DE LA CONVENTION

Article 12.1 – Résiliation par le GPMH

Article 12.1.1 – Résiliation pour inexécution des clauses et conditions de la convention et de ses annexes

Sans préjudice des indemnités que le GPMH se réserve le droit de réclamer à la Ville du Havre défallante aux fins de réparation du préjudice subi pour cause de cessation anticipée, la convention peut être résiliée, sans indemnité pour la Ville du Havre, en cas de non-respect des clauses de la convention et/ou de ses annexes

Dans tous les cas de non-respect des clauses de la convention et/ou de ses annexes, la résiliation n'interviendra qu'après mise en demeure non suivie d'effet dans un délai que celle-ci aura fixé et adapté à la situation qui tiendra compte de la nature du manquement constaté.

La mise en demeure précise le manquement reproché et le délai pour y remédier. Le délai est décompté à partir de la date de réception de la mise en demeure par la Ville du Havre.

A l'expiration du délai de mise en demeure, faute pour la Ville du Havre de s'être mise en conformité avec ses obligations contractuelles, le GPMH peut, de plein droit, mettre fin à la présente convention.

Article 12.1.2 - Résiliation pour un motif autre que l'inexécution des clauses et conditions de la convention et de ses annexes

Nonobstant la durée prévue à l'Article 2 ci-dessus, la convention peut toujours être retirée pour un motif autre que l'inexécution des clauses et conditions de la convention et de ses annexes. Dans ce cas, la Ville du Havre est indemnisée par le GPMH du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée, A défaut d'un accord amiable entre les parties sur le montant de l'indemnité, celui-ci sera fixé par le juge du contrat.

La Ville du Havre doit en être informée au moins trois (3) mois avant par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 12-2 – Résiliation à l'initiative de la Ville du Havre

La convention peut être résiliée à l'initiative de la Ville du Havre en cas de cessation définitive de l'affectation supplémentaire autorisée et à condition que la Ville du Havre accepte d'indemniser le GPMH du préjudice subi pour cause de départ anticipé. La demande de résiliation doit être adressée au GPMH, par lettre recommandée avec accusé de réception, au moins un mois avant cette cessation.

La résiliation est prononcée par le GPMH par lettre recommandée avec accusé de réception après que l'ensemble des conditions découlant de la convention et de ses annexes auront été remplies.

Article 12-3 – Résiliation d'un commun accord

Les parties pourront convenir d'un commun accord de la résiliation de la présente convention. Dans ce cas, les parties se rapprocheront pour convenir des éventuelles modalités d'indemnisation de l'une ou l'autre des parties

ARTICLE 13 – RESPONSABILITES ET ASSURANCES

Affectation initiale GPMH :

Le GPMH fera son affaire personnelle de tous les risques pouvant provenir du fait de son affectation sur l'immeuble concerné.

Il est seul responsable vis-à-vis des tiers, de tous accidents, dégâts et dommages de quelque nature que ce soit provenant de son fait.

Il contracte à cet effet toutes assurances utiles notamment en responsabilité civile et dommages aux biens (incendie, dégâts des eaux, explosions...) et en donne justification annuellement à la Ville du Havre.

Les polices d'assurance comporteront une clause de renonciation à recours contre la Ville du Havre ou toute personne intervenant en son nom.

Affectation complémentaire Ville du Havre :

La Ville du Havre fera son affaire personnelle de tous les risques pouvant provenir du fait de son affectation sur l'immeuble concerné.

Elle est seule responsable vis-à-vis des tiers, de tous accidents, dégâts et dommages de quelque nature que ce soit provenant de son fait.

Elle contracte à cet effet toutes assurances utiles notamment en responsabilité civile et dommages aux biens (incendie, dégâts des eaux, explosions...) et en donne justification annuellement au GPMH.

Les polices d'assurance comporteront une clause de renonciation à recours contre le GPMH ou toute personne intervenant en son nom.

ARTICLE 14 – PREVENTION DES RISQUES NATURELS, MINIERES ET TECHNOLOGIQUES

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques naturels, miniers et technologiques et à la réparation des dommages a créé une obligation d'information du locataire de tout bien immobilier (bâti et non bâti) situé dans un périmètre de prévention des risques majeurs.

Dans chaque département, le Préfet doit arrêter la liste des communes concernées et établir pour chacune d'entre elles un dossier précisant une délimitation des zones exposées et la nature des risques pris en compte.

La liste des communes où s'applique l'obligation d'annexer un état des risques technologiques et naturels à tout contrat de location a été établie pour le département de la Seine-Maritime au terme d'un arrêté préfectoral n° 2006-001 et n° 2006-074 en date du 2 janvier 2006 publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2006.

Il en résulte que cette obligation est applicable à la commune du HAVRE qui est située :

- dans le périmètre d'un plan de prévention des risques naturels relatif aux risques d'inondation par débordement de la Fontaine (hors Seine), d'inondation par ruissellement prescrit en date du 26 juin 2003 et approuvé en date du 6 mai 2013,
- dans le périmètre d'un plan de prévention des risques technologiques prescrit en date du 17 février 2010.

L'état des risques naturels, miniers et technologiques prescrit par la loi susvisée, codifiée aux Articles L.125-5 et R.125-26 du Code de l'Environnement est annexé à la présente convention avec la copie de la note d'informations sur les risques naturels et technologiques délivrée par la Préfecture de la Seine-Maritime pour la commune du HAVRE.

ARTICLE 15 – ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile :

Le GPMH, au siège social du GPMH
La Ville du Havre, à la Mairie du Havre

ARTICLE 16 – REGLEMENT DES LITIGES

En cas de différend sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à privilégier une solution amiable. Elles disposeront d'un délai de deux mois à compter de la date de réception du premier courrier de l'une des parties faisant part de son désaccord à l'autre partie, pour aboutir à une solution amiable.

Si toutefois elles ne pouvaient parvenir à un accord, elles conviennent de porter leur différend à la connaissance du Tribunal Administratif de Rouen.

Fait en triple exemplaire
Le Havre, le

La Ville du Havre

Le Président du Directoire
du Grand Port Maritime du Havre

P.J. Plan n° GDO XXXX
Etat des risques naturels, miniers et technologiques
Note d'information sur les risques naturels et technologiques majeurs
Tableau de répartition des entretiens.

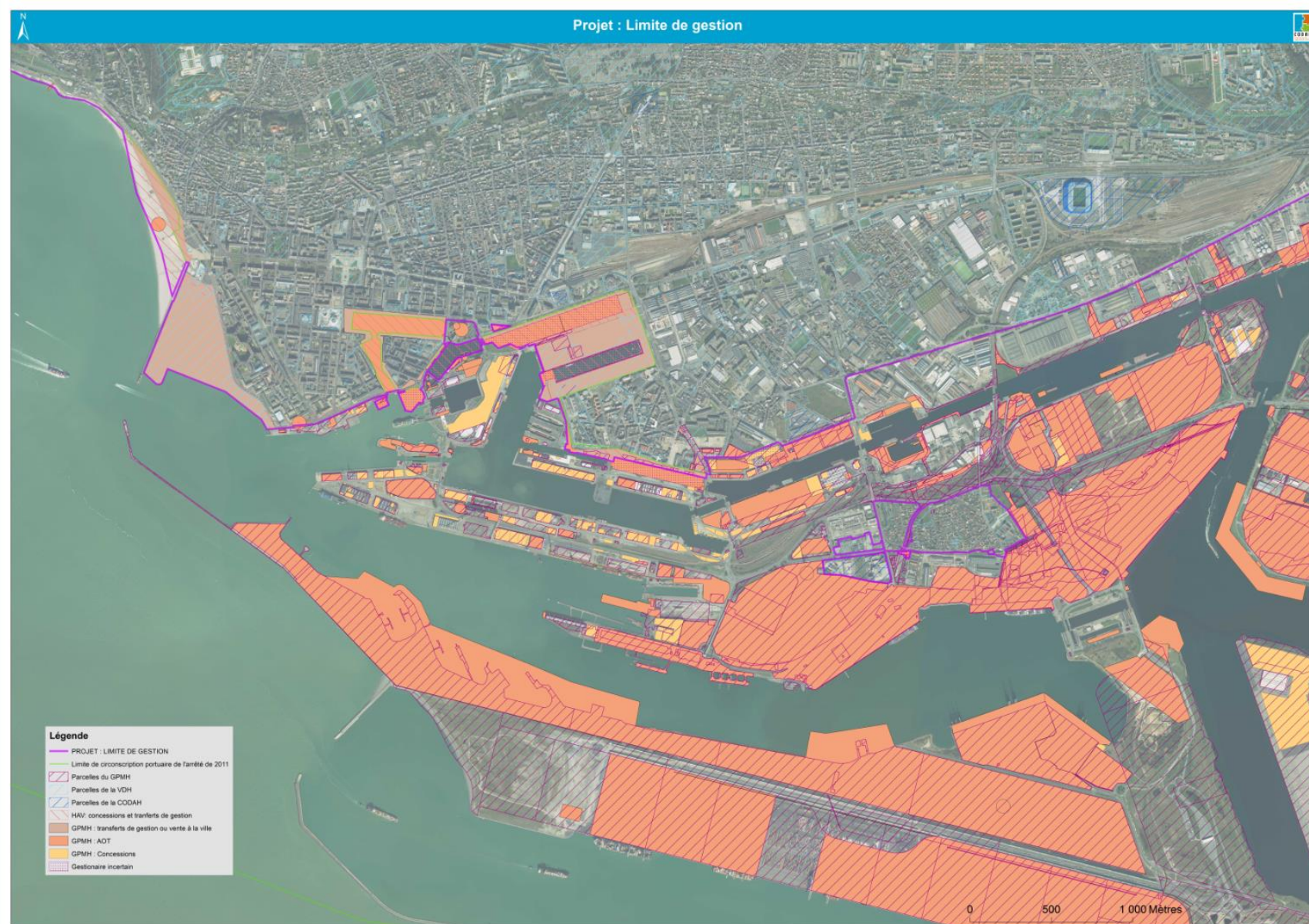
QUAI SOUTHAMPTON - REPARTITION ENTRETIEN

GESTION DES ESPACES PUBLICS
Grille de répartition entre gestionnaires

Tout remplacement de matériel / équipement / matériel... doit être exécuté à l'identique des produits

SECTEUR, TYPE D'OUVRAGE	Nature des opérations d'entretien à réaliser	Fréquence	Propriétaire / M D'Ouvrage - Compétences	Gestionnaire responsable	
				Entretien courant Financement	Intervention lourde Financement
GESTION DES SOLS					
Section courante, sécurités et carrefours					
Chaussées (enrobé ou béton)	Nettoyage à la balayeuse/intervention urgente (nid de poule)		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	-
Chaussées (enrobé ou béton)	Réfection programmée de sol/marquage au sol		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	VDH
Trottoirs, terrasse, promenades piétons et vélos, emmarchement (enrobés, bétons)	Réfection programmée de sol/marquage au sol		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	VDH
Trottoirs, terrasse, promenades piétons et vélos, emmarchement (enrobés, bétons)	Nettoyage à la balayeuse/Arrachage/Brûlage des adventices/Ramassage des déchets légers/Ramassage des encombrants		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	VDH
Bordures granit et dalles podotactiles	Changement des bordures		Selon dégradations	VDH	VDH
Caniveaux (enrobé)	Nettoyage à la balayeuse		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	-
Parking Cale mise à l'eau					
chaussée (enrobé) et bordure de délimitations (béton)	Réfection programmée de sol/marquage au sol		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	SPL Palsance
Parking publique bid Clémenceau					
chaussée (enrobé) et bordure de délimitations (béton)	Réfection programmée de sol/marquage au sol		Selon habitudes du gestionnaire	VDH	VDH
Abords capitainerie GPMH					
chaussée parking + parvis (entrée + emmarchement) +Escaliers colimason extérieurs + rampe accès parking	suivi du maintien / reprise en cas de dommage		Selon habitudes du gestionnaire	GPMH	GPMH
Abords Espace Graillet					
cheminement minéral et accès	suivi du maintien / reprise en cas de dommage		Selon habitudes du gestionnaire	GPMH	GPMH
Parking privé Pêcheur/port Center					
chaussée (enrobé) et bordure de délimitations (béton)	Réfection programmée de sol/marquage au sol		Selon habitudes du gestionnaire	GPMH	GPMH
MOBILIERS					
Section courante, sécurités et carrefours					
ensemble du mobilier (bancs, arceaux vélo, horodateurs, potelet...)			VDH	VDH	VDH
corbeille			VDH	VDH	VDH
colonne enterré et abri contenant			COOAH	COOAH	COOAH
Parking Cale mise à l'eau					
contrôle d'accès et tout type de mobilier			VDH	SPL Palsance	SPL Palsance
Parking publique Clémenceau					
contrôle d'accès et tout type de mobilier			VDH	VDH	VDH
abords capitainerie					
contrôle d'accès			GPMH	GPMH	GPMH
WIFI			GPMH	GPMH	GPMH
plaques commémoratives GPMH			GPMH	GPMH	GPMH
Abords du Muna					
Grand Banc circulaire			VDH	VDH	VDH
plaques commémoratives ou culturels	Nettoyage (tag, autocollant...)		VDH	VDH	VDH
plaques commémoratives ou culturels	reprise en cas de dommage		VDH	VDH	VDH
Promenade et Terrasse					
ensemble du petits mobiliers courants (bancs, arceaux vélo, horodateurs, potelet...)			VDH	VDH	VDH
paravents promenade vitré, textile, grillage avec ou sans bancs	nettoyage		VDH	VDH	-
paravents promenade vitré, textile, grillage avec ou sans bancs	suivi / entretien		VDH	VDH	VDH
paravents terrasse vitré avec ou sans bancs	nettoyage		VDH	VDH ou commerçants	-
paravents terrasse vitré avec ou sans bancs	suivi / entretien		VDH	VDH ou commerçants	VDH ou commerçants
Parking privé Pêcheur/port Center					
contrôle d'accès et tout type de mobilier			GPMH	GPMH	GPMH
SIGNALISATION VERTICALE ET HORIZONTALE					
Section courante, sécurités et carrefours					
Signalisation horizontale	Reprise de trappage des signalisations horizontales	Selon usure	VDH	VDH	VDH
Signalisation verticale	Changement des panneaux et poteaux	Selon casse	VDH	VDH	VDH
parking cale mise à l'eau					
Signalétique/règlement cale	Changement des panneaux et poteaux	Selon casse	VDH	SPL Palsance	SPL Palsance
Signalisation horizontale et verticale			VDH	SPL Palsance	SPL Palsance
Parking privé Pêcheur/port Center					
Signalétique	Changement des panneaux et poteaux	Selon casse	GPMH	GPMH	GPMH
Signalisation horizontale et verticale			GPMH	GPMH	GPMH

Annexe 13 : Projet de la limite de gestion



Quelles solutions peut-on apporter aux problèmes de gestion à cette interface ?

Mémoire de Master C.N.A.M., Le Mans 2016

RESUME

Les Grands Ports Maritimes sont des établissements qui font partie intégrante de l'économie et du territoire français. Ceux-ci font la renommée de nombreuses villes comme Marseille, Bordeaux ou encore Dunkerque. Ainsi, la ville et le port doivent faire en sorte que la cohabitation soit la plus harmonieuse possible.

Depuis de nombreuses années, la ville du Havre et son Grand Port Maritime sont confrontés à des problèmes de gestion au niveau de leur limite. Ces problèmes sont, pour la plupart, dus à l'incompréhension des fonctions de celles-ci. Or, il existe plusieurs limites entre ces deux entités comme la limite administrative, la limite de circonscription ou encore les limites de domaine. Si on sait que ces limites sont toujours appliquées, il se trouve que d'autres limites existent sans vraiment connaître avec justesse leur rôle.

Le but de ce travail est dans un premier temps d'expliquer la fonction de chaque limite. Puis une étude méticuleuse sera effectuée pour retrouver la limite ville/port tant recherchée par la ville et le port.

Mots clés : GPM, limite de circonscription, limite administrative, interface ville/port.

SUMMARY

The big seaports are institutions which are an integral part of the economy and the French territory. These are the many famous cities like Marseille, Bordeaux or Dunkirk. So, the city and the port have to make so that the cohabitation is the most harmonious possible.

For many years, Le Havre city and her seaport are facing management problems at their limit. These problems are, for the most part, had to misunderstanding of the functions of these. However, there are several limits between these two entities as the administrative limit, the limit of district or still the limits of domain. But if we know that these limits are always applied, it is found that other limits exist without really knowing their role correctly.

The purpose of this work is a first step is to explain the function of each limit. Then a meticulous study will be conducted to find the limit between the port and the city as sought by the city and the port.

Key words: Seaport, constituency boundary, administrative boundary, city/port interface.